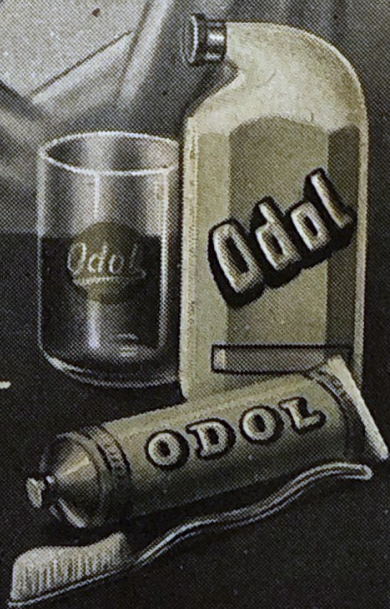
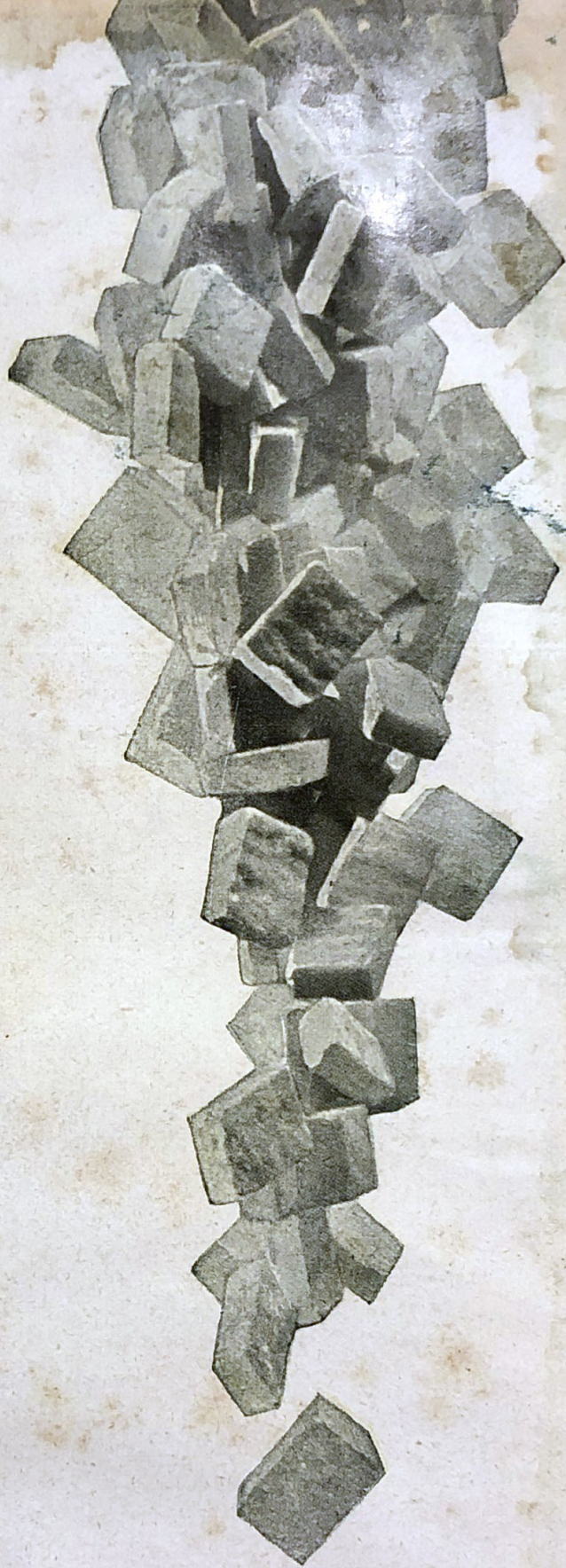
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLII - NUMERO 12 DICEMBRE 1936 - XV E. F.

ODOL
Bocca profumata-
Denti sani
Odol
Odol
ODOL

CAMPARI CORDIAL
CAMPARI
Cordial Campari
in viaggio

OMNE TULIT PUNCTUM QUI MISCUIT UTILE DULCI

Si attribuiscono molte delle azioni benefiche dello zucchero, oltre che all'azione dietetica diretta, al piacere che suscita in noi. È quanto sostiene il Féré nel suo libro « Travail et plaisir », che tende a dimostrare come tutto ciò che produce piacere esalti l'attività dei nostri muscoli, il tono nervoso e migliori il rendimento. Del resto sappiamo che, salvo rarissime eccezioni, lo zucchero è appetito da tutti gli uomini ed animali, e specialmente dai bambini, cioè da chi vive secondo natura.

ANNO XLII
1936 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 12
DICEMBRE

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA„ PER IL 1936

Italia e Colonie L. **18,50** (Estero L. **36,50**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

CGE 451

SUPER 5 VALVOLE TRIONDA

ONDE CORTE - MEDIE - LUNGHE - TRASFORMATORI DI MEDIA FREQUENZA CON NUCLEI FERRO-MAGNETICI - SELETTIVITÀ VARIABILE - INDICATORE LUMINOSO DI GAMMA - SCALA PARLANTE IN CRISTALLO SUDDIVISA PER NAZIONI - ALTOPARLANTE ELETTRODINAMICO A GRANDE CONO - VALVOLE DI TIPI NAZIONALI FACILMENTE OTTENIBILI ANCHE PER I RICAMBI.

PREZZO IN CONTANTI LIRE
VENDITA ANCHE A RATE
(VALVOLE E TASSE GOVERNATIVE COMPRESE - ESCLUSO L'ABBONAMENTO ALLE RADIOAUDIZIONI)

1240

PRODOTTO ITALIANO

COMPAGNIA GENERALE DI ELETTRICITÀ - MILANO

TURISMO

UN ANTICO CASTELLO CALABRESE:

LA ROCCA DI COSENZA

IL CASTELLO DAL MONTE VETERE (*Arch. Fot. T. C. I.*)

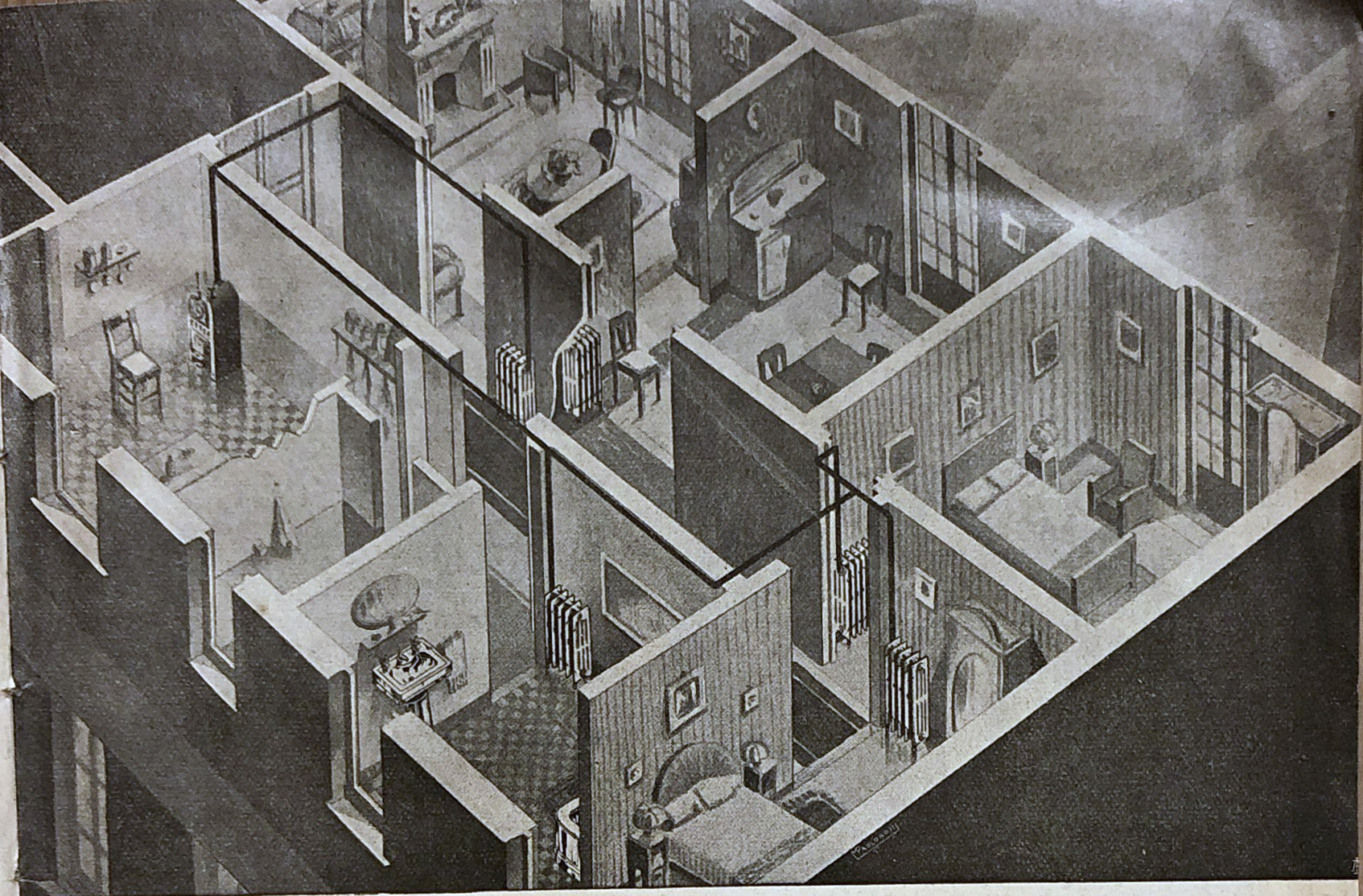
L'impressione che produce questa roccaforte non è dovuta tanto al fascino romantico delle rovine, quanto alla possanza romana della sua costruzione. A Roma dobbiamo le sue prime mura. L'antica rocca Brezia, edificata dopo la conquista romana, dovendo dominare un paese prode e ribelle a qualsiasi signoria straniera (infatti Cosenza fu la sola tra le città di Calabria a non subire alcuna influenza greca), fu costruita con solidissimi contrafforti. Sicuri avanzi romani sono nel castello un pozzetto e, tra i campi, alcuni avanzi di arcate a tutto sesto, appartenenti all'antico acquedotto che saliva fino alla rocca. Nella vecchia città, un vicolo — Postierla — conserva ancora l'antica denominazione romana. I contrafforti e i bastioni, che scendevano, lungo la collina, fino al piano, ove il Crati e il Busento si uniscono, rendevano la rocca un così potente arnese di guerra, da lasciare supporre che proprio sotto le ultime mura — ora completamente scomparse — dovette arrestare la sua marcia Alarico, re dei Goti; e lì morì e fu sepolto.

Ora la pianura si stende vasta e chiara di trasparenze quasi marine. Sui monti della Lucania le prime nevi sembrano leggère cuffiette di pizzo. Ad una svolta della viuzza odorosa di rosmarino e di mentastro balza d'improvviso incontro la cupa torre ottagona. Dietro la sua massa bruna e attraverso il ricamo argentato degli ulivi, il cielo sfolgora e abbacina, così azzurro e terso da dare quasi l'impressione che le cime dentate dei monti della Sila, toccandolo, ne intacchino il puro cristallo.

Tutta questa luce e tutta questa opulenza di tinte fanno ben comprendere quale ricca preda la terra Bruzia costituisse per i conquistatori. Tre volte i Saraceni arsero e invasero il paese: la costruzione della fortezza, interrotta nel 975, fu ripresa per opera del saraceno Sati Cayti, che poi i Cosentini cacciarono nel 1014. Nuove

LA TORRE SVEVA (*Arch. Fot. T. C. I.*)

IL VANO E IL POZZETTO DATANTI DALL'OCCUPAZIONE ROMANA *(Arch. Fot. T. C. I.)*

mura s'innalzarono e vecchi bastioni crollarono durante le continue lotte, fino alla dominazione normanna. Con gli Svevi, Cosenza si allargò tanto da contenere 120.000 abitanti (ora ne conta solo 40.000), e la fortezza fu rafforzata con la torre ottagona, che ancora oggi domina il piano e la valle; il muro di cinta venne ampliato e il Duomo, col titolo di S. Pancrazio, allora patrono della regione, si innalzò sulla spianata accanto al castello; d'onde il nome di S. Pancrazio che si dà tuttora alla collina. Ma tanto fiorire fu annientato dal terremoto, che in una mattina del 1184 abbattè la città in una catastrofe spaventosa. Il Duomo travolse nella sua rovina il vescovo, in quel momento officiante, e i fedeli; i pochissimi superstiti scesero a precipizio giù per le balze fino al piano, ove trovarono, accanto al fiume, le capanne dei carbonai intatte. Sorse così la credenza che, nella valle e presso l'acqua, il terremoto non recasse danno, e fu lì che i Cosentini fondarono la nuova città. Diboscarono quel piano e là dove, secondo la tradizione, trovarono un albero con una rozza icona della Madonna infissa al tronco, gettarono le fondamenta del nuovo Duomo, alla cui inaugurazione — giungendo a Cosenza da lontano — volle assistere, nel 1222, Federico II, chiara prova dell'importanza che l'Imperatore svevo attribuiva a questa terra.

Il riscaldamento "IDEAL NEO-CLASSIC" è il riscaldamento autonomo per eccellenza

Perchè si preferisce l'autonomia del riscaldamento?

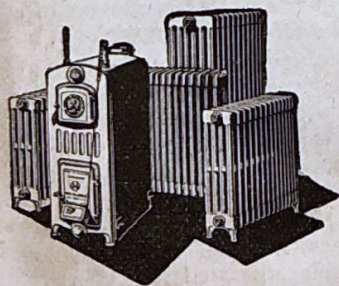
a) perchè si è liberi di accendere quando si ha freddo e di spegnere quando si ha caldo, senza dipendere dalle date stabilite negli accordi con impresarî, coinquilini, ecc.;

b) perchè il calore emanato direttamente dalla caldaia e dal tubo del fumo lo si utilizza tutto, nel locale ove la caldaia è installata;

c) perchè si può effettuare una perfetta regolazione del calore e quindi del consumo, con l'ausilio del Regolatore automatico «Ideal»;

d) perchè la distribuzione di acqua calda per bagno, cucina, ecc., adottata non abbastanza spesso con impianti centrali, si realizza facilmente e con poca spesa nel piccolo impianto autonomo;

e) perchè la provvista del combustibile si può farla secondo la propria convenienza, e al momento che si giudica più opportuno.

Gratis a richiesta s'inviano illustrazioni ed opuscoli **«A»** *con spiegazioni ampiamente illustrate*

RADIATORI IDEAL & CALDAIE IDEAL

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

Casella Postale, 930 - MILANO - Tel. 287835 - 287822

SALE DI MOSTRA E DEPOSITI NELLE PRINCIPALI CITTÀ D'ITALIA

LA SCALA RIFATTA NEL XVII SECOLO (*Arch. Fot. T. C. I.*)

IMBOCCATURA DEL SOTTERRANEO (*Arch. Fot. T. C. I.*)

Ma non fu una rinascita completa a causa della popolazione decimata e del terreno sconvolto. Burroni e crepacci si erano aperti a nord-ovest; corridoi sotterranei, che prima vi esistevano, si trovarono inesplicabilmente bloccati. Sulla città, che stentava a risorgere, rimaneva superbo e dominatore il castello quasi intatto.

Esso fu scelto, durante la dominazione angioina, a propria residenza dal Duca di Calabria: venne abbellito e sulle sue pareti si dipinsero fiordalisi (ne resta tuttora qualche traccia) in onore di Luigi III d'Angiò, che venne ad abitarvi con la sua sposa, Margherita di Savoia. Il sipario del Teatro comunale — opera del Veltri, su disegno del Morelli — raffigura appunto il loro ingresso attraverso le strade cosparse di fiori e vivide dei drappi della città in festa.

Fu pure qui che Roberto lo Sciancato, figlio di Luigi d'Angiò, ebbe ardire di ribellarsi al padre, come fu qui che questi lo condannò a prigionia perpetua nel castello di Nicastro, per non più vederlo: « chè solo la morte lo avrebbe fatto ritornare a Cosenza »...

E soltanto la morte, difatti, ve lo fece tornare, e la sua salma riposa nel Duomo. Qui visse Alfonso d'Aragona e morì Isabella di ritorno dalla terza Crociata, e ora dorme eternamente in un sarcofago della cattedrale... Poi, nel XVII secolo venne un presidio militare; infine, il lento sfasciarsi e la sempre più affrettata decadenza, arrestata solo da un cattivo restauro diretto dall'arcivescovo Capece Galeota. Una vôlta crollata scopre macigni ciclopici, uno stemma arcivescovile ricorda il seminario e la Curia, che vi risiedettero nel XVIII secolo. Poi i Borboni, le carceri politiche — doppie griglie di ferro e piccole casamatte — poi l'abbandono, la guerra, il ricovero dei confinati tedeschi e infine — suprema ironia — i muli.

Nel cortile è una gloria di sole, mentre all'interno, nel fresco ombroso che sa di tomba e di cantina, la luce filtra attraverso le foglie chiare e le inferriate scure, come dalle vetrate d'una chiesa, mistica e dolce. Le doppie vôlte a crociera, sorrette da nervosi costoloni e terminanti in bellissime mensole-capitelli a foglie stilizzate, dànno un senso di vastità strano in tutto quel grigio triste. Verso l'alto, l'architettura si alleggerisce, i gradini, sempre più consunti fino a non aver più l'apparenza di se stessi, portano verso la luce. Ampi finestroni aprono orizzonti vasti su la campagna verdeazzurra e l'argento del fiume e la corona viola a pennellate cupe dei monti della Sila.

Dalla torre sveva, dicono, un sotterraneo arriva fino al fiume; ma un tempo doveva giungere molto più oltre, fin dopo gli ultimi quartieri della città moderna, e cioè fino alle antiche foreste, per sboccare nella cappella solitaria di Santa Teresa. Da molto tempo nessuno vi si avventura più; ma pare che, durante l'ultima esplorazione, vi sia stato trovato un crocifisso d'oro cesellato e uno di quei tavolini di legno a tre gambe, generalmente adoperati per le sedute spiritiche. Qualche anno fa, anche dalla torre sveva si staccarono massi e uno di essi, rotolando, andò a finire nell'orto di un contadino, che pochi giorni dopo si seppe essere divenuto improvvisamente ricchissimo. Benchè egli raccontasse la storia di una eredità e di uno zio d'America circolarono voci intorno a un certo macigno, vuoto interiormente, che conteneva monete d'oro. Si parla di sotterranei di cui, non ostante le molte ricerche, nessuno riuscì mai a trovare l'imboccatura; di tesori nascosti e di armature sepolte nei loro meandri bui; delle ricchezze d'Alarico, che l'eterno fluire del Busento copre da centinaia e centinaia d'anni, e dell'ultimo tormentato periodo di dominazione borbonica, quando i condannati politici venivano precipitati dai bastioni giù nella valle...

CLARA FALCONE

ALI NEL CIELO

Nuove ali per l'aviazione fascista.

In questo ultimo periodo — storico per l'aspro cammino percorso, per l'entità degli sforzi compiuti e per le realizzazioni raggiunte — grandi sono state le difficoltà superate nel campo costruttivo aeronautico. Mentre

APPARECCHIO DA BOMBARDAMENTO « B. R. 20 »

la Nazione intera era impegnata in una guerra coloniale, che per vastità del teatro d'operazione, per difficoltà logistiche e di ogni altro genere non trova precedenti nella Storia, l'industria aeronautica, incoraggiata e sospinta dagli Enti tecnici responsabili, provvedeva a completare l'allestimento bellico, inteso ad assicurare i bisogni del momento.

Ecco alcuni dei principali tipi di apparecchi militari realizzati:

Bimotore da bombardamento B. R. 20. – Il Fiat B. R. 20 è di costruzione interamente metallica. L'ala monoplana è in duralluminio ed il carrello, retrattile, è in acciaio ad altissima resistenza. Questo nuovo B. R. 20 — del quale plausibili ragioni non ci permettono pubblicare tutte le caratteristiche — sintetizza tutta l'esperienza di una casa e di un progettista che da oltre vent'anni sono in testa al quadro dell'aeronautica italiana e mondiale. Caratteristiche principali:

potenza a m. 4100 ..	CV.	2000
superficie portante ..	mq.	74
velocità minima ...	km./h.	107
velocità massima a m. 4000	km./h.	440
autonomia a km./h. 340	km.	2500

Bimotore da bombardamento Cant Z. 1011. – Il Cant Z. 1011 — realizzato nei Cantieri Riuniti di Monfalcone — è costruito interamente in legno, salvo il carrello retrattile, che è in acciaio saldato. L'ala, interamente a sbalzo, a profilo spesso, è munita di ipersostentatori. I serbatoi della benzina, in numero di sei, sono nell'ala. Particolarmente interessanti sono i serbatoi dell'olio, che fanno contemporaneamente da radiatori e formano il bordo d'attacco della parte centrale dell'ala. Il Cant Z. 1011 è munito di 2 motori Asso XI RC. Sue caratteristiche principali sono:

apertura alare ..	m.	25
lunghezza	m.	17
altezza	m.	5,25
superficie portante	mq.	78
velocità massima a m. 4500 ...	km./h.	370
quota tangenza .	m.	8000

Biplano da ricognizione strategica e combattimento Ro. 37. – Quindici anni di esperienza nello studio e nella risoluzione dei più complessi problemi della ricognizione aerea hanno prodotto il progetto e la costruzione del Ro. 37. Le caratteristiche dell'apparecchio, con motore Fiat A. 30 R. A. da CV. 600, sono le seguenti:

apertura alare	m.	11,080
lunghezza	m.	8,620
altezza	m.	2,965
velocità massima al suolo	km./h.	318
velocità di crociera	km./h.	300
autonomia a m. 5000		5 h. 20′

Aeroplano da combattimento Ba. 65. – L'aeroplano biposto da caccia e da bombardamento Breda 65 è un monoplano ad ala bassa, monomotore, provvisto di elica metallica a passo variabile al suolo ed in volo. Armato per il tiro in caccia e dalla torretta, può trasformarsi in aero-

CANT Z 1011 » BIMOTORE DA BOMBARDAMENTO

plano da bombardamento rapido ed in monoposto da caccia acrobata ad altissime caratteristiche di volo. Tutto questo, grazie alla geniale concezione della macchina che, mentre porta la velocità a quel limite massimo sul quale stazionerà per varî anni l'aviazione rapida di serie, le conferisce una rara robustezza, permettente forti sovraccarichi.

APPARECCHIO DA RICOGNIZIONE « RO. 37 »

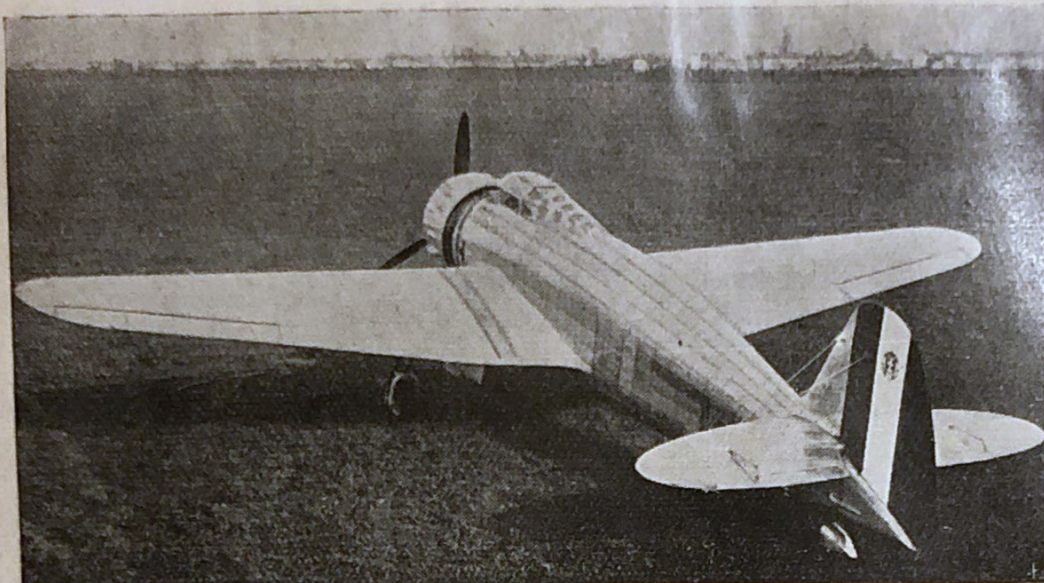
Assegnazione di 80 milioni per la sistemazione degli aeroporti.

Le esigenze dell'Arma aerea, accresciutesi con la costruzione delle Unità fissate dai programmi di rinnovamento e ampliamento della Regia aeronautica, hanno reso necessario uno sviluppo sempre più notevole delle basi destinate ad ospitare i reparti ed i servizi.

È stato pertanto stabilito che il programma dei lavori del Demanio aeronautico per l'anno XV raggiunga la cifra di 80.000.000 di lire per la costruzione di nuovi aeroporti e l'ampliamento dei vecchi.

Un nuovo motore per l'aviazione turistica: « Alfa Romeo 115-I ».

Il Registro Italiano Navale ed Aeronautico ha recentemente rilasciato l'omologazione al banco per il motore *Alfa Romeo 115-I*, a cilindri in linea, invertiti, con raffreddamento ad aria, per la potenza normale a livello del mare di 185 CV. a 2100 giri al 1', con elica in presa diretta.

I dati caratteristici del motore sono i seguenti: diametro interno cilindri mm. 118; corsa mm. 140; cilindrata totale litri 9,186; rapporto volumetrico di compressione 5,55: 1; potenza CV. 185; numero normale di giri al 1' 2100; lunghezza d'ingombro (senza mozzo) mm. 1380; larghezza (senza perni d'ancoraggio) mm. 482; peso senza mozzo e perni, ma con avviatore, capottature e diaframma kg. 210.

IL CACCIA « BREDA 65 »

Roma, centro del traffico aereo mondiale.

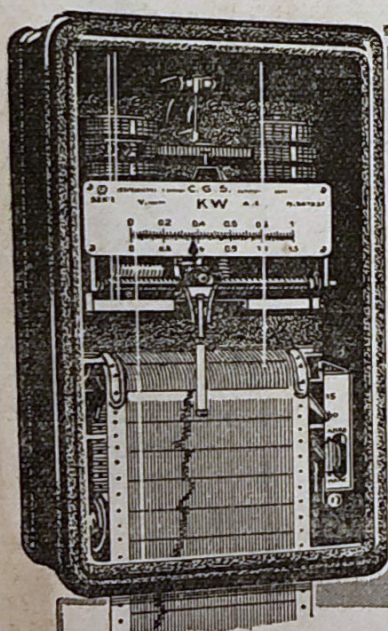
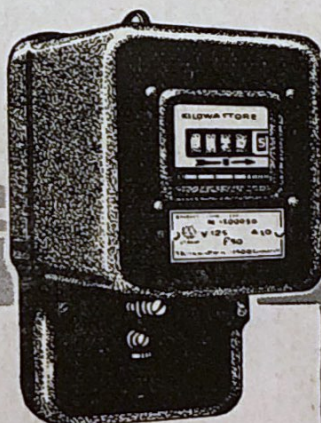
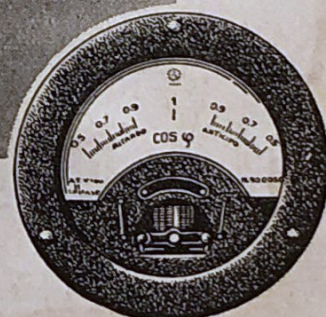
L'Esposizione Universale di Roma del 1941, insieme con l'impulso all'attività edilizia e alle opere di sistemazione urbanistica della capitale, darà vita al più grande centro di traffico aereo del mondo. L'aeroporto e l'idroscalo saranno costruiti in prossimità di San Paolo, poco oltre il ponte della Magliana, ad 8 chilometri dal Campidoglio. La realizzazione del nuovo idroscalo e del nuovo aeroporto, l'uno congiunto all'altro, avverrà prima del 1941.

L'idroscalo sarà della lunghezza di tre chilometri e mezzo e della larghezza di un chilometro e mezzo e l'asse principale si svolgerà in direzione sud-sud-ovest, nord-nord-ovest, determinando così le condizioni migliori per il decollo e l'ammaraggio. A nord-ovest dell'idroscalo è previsto l'aeroporto, che avrà forma elittica e il cui asse misurerà metri 2000 × 1800.

Intorno all'idroscalo e all'aeroporto sarà organizzata la grandiosa Mostra dell'Aeronautica, prevista come una delle maggiori attrattive dell'Esposizione.

Accordi aerei italo-ellenici.

È stata recentemente approvata la convenzione stipulata in Atene il 30 giugno 1936, in base alla quale il Governo greco accorda a quello italiano l'autorizzazione di far esercitare al disopra del territorio greco, da compagnie aeree italiane da designarsi, le seguenti linee aeree: *a*) Brindisi-Atene-Costantinopoli; *b*) Brindisi-Atene-Rodi; *c*) Italia-Albania-Salonicco, verso Sofia o Costantinopoli.

In cambio delle facilitazioni suddette, il Governo italiano concede a quello greco analoghe facilitazioni per le seguenti linee: *a*) Brindisi-Atene-Costantinopoli; *b*) Brindisi-Atene-Rodi; *c*) Grecia-Roma o Napoli, verso Marsiglia o Monaco di Baviera, passando o no attraverso l'Albania.

Collegamento aereo Londra-Parigi-Roma-Brindisi.

Nell'ottobre scorso l'Imperial Airways ha iniziato il collegamento Londra-Parigi-Marsiglia-Roma-Brindisi, col seguente orario:

Partenze da Londra ogni martedì alle ore locali 9, arrivo a Parigi alle 10,40, partenza alle 10,55 e arrivo a Marsiglia alle 14,15. Qui l'aeroplano sosterà. Il mercoledì, alle ore 8, partenza per Roma, con arrivo alle ore 12,05 (ora locale) e partenza per Brindisi alle 12,20, con arrivo in quest'ultima località alle ore 15. Il viaggio di ritorno sarà compiuto in una sola giornata, il giovedì, con partenza da Brindisi alle 6,30, arrivo a Roma alle 9,10, partenza alle 9,25, arrivo a Marsiglia (ora locale) alle 11,30, partenza alle 12, arrivo a Parigi alle 15,20, partenza alle 15,35 e arrivo a Londra-Croydon alle ore 17,15 (ora locale).

IL BIMOTORE CIVILE «SAVOIA-MARCHETTI S. 84» CHE, PILOTATO DAL COM. ALGAROTTI, STA ORA EFFETTUANDO UNA CROCIERA NEL NORD EUROPA

Nuova linea aerea Varsavia-Atene.

Dall'ottobre scorso la linea aerea che, partendo da Varsavia, attraverso la Rumania e la Bulgaria giungeva a Salonicco, è stata prolungata fino ad Atene. Sono in tal modo collegate per via aerea le capitali della Polonia, della Rumania, della Bulgaria e della Grecia fra loro, cosa questa di somma utilità per le relazioni e gli scambi di ogni genere fra tanti Stati dell'Oriente europeo. Il collegamento sarà ben presto completato dalla linea Atene-Palestina.

La linea da Varsavia ad Atene, della lunghezza di oltre duemila chilometri, nelle stagioni autunnale ed invernale funzionerà solo una volta per settimana; il percorso sarà coperto in due giorni durante queste due stagioni, in un sol giorno nell'estate.

Un'accademia tedesca di scienze aeronautiche.

Il Governo del Reich ha fondato un'Accademia tedesca di scienze aeronautiche. Secondo lo statuto dell'Accademia essa è destinata a radunare in sè tutte le forze nazionali nel campo della ingegneria e della scienza, con lo scopo di allargare incessantemente le basi della tecnica aviatoria e di dare alle nuove scoperte scientifiche sempre nuove ed immediate applicazioni pratiche. L'Accademia, la cui presidenza è affidata al generale Goering, avrà anche due vice-presidenti, dei quali uno è già stato nominato nella persona del Segretario di Stato all'aviazione generale Milch. Essa avrà inoltre sessanta membri tedeschi, cento corrispondenti ed un certo numero di membri onorari.

Incremento della rete aerea inglese.

Dalle statistiche dell'aviazione civile britannica risulta che nel 1935 sono state spese 15.000 sterline per sovvenzioni alle Imperial Airways, per il prolungamento dell'aerolinea orientale fino a Hong Kong e 20.000 sterline per il servizio dell'Africa occidentale britannica. Il chilometraggio della rete nei seguenti Paesi ha segnato, dal 1935 al 1936, questi aumenti: Australia e Nuova Guinea km. 5550; Sud Africa km. 1300; Rhodesia del Sud km. 970; Kenya km. 1100; Nuova Zelanda km. 540.

Gli armamenti aerei mondiali secondo statistiche americane.

Pubblicato dalla Camera Aeronautica di Commercio americana, è uscito l'« Aircraft Year Book 1936 ». Tale volume che raccoglie le notizie riguardanti l'attività aeronautica mondiale, sia da trasporto che militare, reca, tra l'altro, notizie sulla entità delle forze aeree in servizio nelle grandi potenze.

Ecco uno specchietto dimostrativo delle cifre date dal volume americano che, oltre ad indicare le forze aeree attualmente in servizio, prevede gli sviluppi di tali forze:

	1935	1936	1937
Gran Bretagna	2800	3600	4500
Francia	3600	3400	[illegible]
U. R. S. S.	3000	3400	4000
Italia	2300	3300	4000
Stati Uniti	2060	2800	3000
Giappone	1850	1800	2100
Germania	600	1600	2600

Linea aerea California-Filippine.

Il Governo federale degli Stati Uniti permetterà, col nuovo anno, il trasporto di passeggeri sulla linea aerea California-Filippine, sulla quale durante il periodo sperimentale venivano trasportati solo la posta ed il bagaglio urgente.

Questo sarà il primo servizio aereo passeggeri attraverso il Pacifico e sarà compiuto con i grandi apparecchi *Clippars*, delle aviolinee pan-americane.

Servizi Nord-Atlantici con dirigibili.

Il Dott. Eckener, durante un suo recente soggiorno a Washington, avrebbe concretato, con personalità tecniche ed industriali degli Stati Uniti, una collaborazione germano-americana per l'esercizio della linea dirigibilistica attraverso l'Atlantico settentrionale. La linea Francoforte-Lakehurst verrebbe gestita da una società germano-americana, che provvederebbe alla costruzione di un'altra aeronave e alla sistemazione di una nuova base terminale negli Stati Uniti.

IL VOSTRO SOGNO NATALIZIO

dovrebbe essere una macchina per fotopiccole, una CONTAX II delle Zeiss Ikon.

La CONTAX II è un apparecchio da fotopiccole le cui possibilità di applicazione non hanno limiti.

Ottica luminosissima fino al Sonnar Zeiss 1:1,5 - alta velocità d'otturatore fino ad 1/1250 di sec. - trasporto automatico della pellicola con contatore dei fotogrammi impressionati - telemetro e mirino riuniti:

QUESTA È LA CONTAX II.

Chiedete gli opuscoli descrittivi alla Rappresentanza della ZEISS IKON A. G. - Dresden:

IKONTA S.i.A. - Milano (7/105) - Corso Italia, 8

LA STORIA MIRABILE DI CINZANO

Una visita a Santa Vittoria d'Alba, la simpatica località piemontese che perpetua nel nome la vittoria romana di Caio Mario sui Cimbri, offre due distinte attrattive: quella del paesaggio, lieto di colli e di vigneti quali soltanto il suolo d' Italia può dare, e quella dell'opera umana, che ha nei grandi stabilimenti Cinzano una delle maggiori affermazioni.

E' qui che nasce, è di qui che s'irradia nel mondo, quel prodotto delizioso che è prodigio di tanta giocondità agli uomini, e sotto ogni latitudine desta richiami nostalgici e sensi d'ammirazione per la nostra Italia.

E non oggi soltanto. Basta scorrere le veraci, ornatissime pagine della pubblicazione « *Una visita a Cinzano* » edita recentemente in lussuosa veste, per conoscere la mirabile storia di questa Casa e i prodigi tecnici della Sua produzione. Già nell'Ottocento romantico e battagliero i nostri bisnonni gustavano, nella bottega torinese del Sig. Francesco Cinzano, in Contrada Dora Grossa — l'attuale Via Garibaldi — un « vino aromatico », la cui fama aveva varcate le frontiere. Francesco Cinzano figura fin dal 1816 tra i principali distillatori della città di Torino, in un documento, conservato negli Archivi di Stato, che può dirsi il vetusto atto di nascita del Vermouth Cinzano.

Ma quali passi giganteschi da quella piccola industria alla grande affermazione attuale! Basta osservare lo stabilimento di Santa Vittoria, uno dei più vasti e moderni del mondo, che non solo accoglie quanto di meglio l'odierna tecnica enologica possa dare, ma ha visto sorgere attorno a sè una vera piccola città per gli addetti all'Azienda, s'insinua nelle viscere del monte con lunghe e linde cantine in galleria, si allaccia con un proprio tronco ferroviario alla rete statale, protendendosi verso il vasto mondo.

Vien fatto di pensare a questa significativa coincidenza: che mentre le armi e il senno politico del Piemonte facevano l'Italia, la piccola industria piemontese poneva salde basi ad una delle più cospicue branche industriali dell'Italia d'oggi.

Dimostratasi insufficiente ai nuovi sviluppi dell'Azienda la sede torinese, Enrico Cinzano acquistò nel 1867 la tenuta reale di Santa Vittoria d'Alba, creata da Carlo Alberto. Nel 1903 l'azienda passò al Cav. di Gr. Cr. Alberto Marone, genero e collaboratore di Enrico Cinzano. Estintosi il ramo dei Cinzano ne restavano però il nome e gli intendimenti, e la grande opera continuò in una mirabile coerenza di spirito, resa più efficiente dall'apporto di nuove energie e di nuove vedute. Fu sotto l'impulso dei Marone che i prelibati prodotti si imposero nei mercati stranieri. La Casa Cinzano ha stabilito nei principali Paesi del mondo Agenzie e centri di distribuzione — come Chateauneuf les Martigues in Francia, Buenos Aires e San Juan in Argentina, Santiago del Chile, Messico, Bruxelles, Barcellona, Lisbona, San Paulo del Brasile, Montevideo, Sidney, ecc. — dove si applicano i sistemi di fabbricazione della Casa Madre, che fornisce le materie prime e il personale specializzato.

Oggi il nome di Cinzano si incontra ovunque per le vie del mondo: brilla a caratteri luminosi sui grattacieli d'America; lo si legge su cartelli ed etichette, nei luminosi ritrovi mondani e alla soglia delle pagode, a bordo dei transatlantici e nei rifugi alpini, all'ombra dei palmizi africani e tra gli scarni eucalipti d'Australia. A Corte si brinda con Cinzano; al Vittoriale Gabriele d'Annunzio offre Cinzano agli ospiti. Per una cerimonia ufficiale o per una festa intima, per inaugurare una grande opera o per confortare una piccola amarezza, sempre è a Cinzano che si ricorre con la certezza d'essere esauditi. Cinzano, Cinzano, sempre e ovunque!

Verrà presto Natale. Tutti i cuori si raccoglieranno in un alone di ricordi per una intima celebrazione dell'amore. Leviamo il calice a questa poesia del focolare che è il segreto della nostra razza, schietta, serena, prolifica.

Verrà Capodanno. Seppelliremo lietamente il passato e ci volgeremo all'avvenire con spirito alacre e fidente. Ancora una coppa di Cinzano: alle fortune nostre e della nostra Italia!

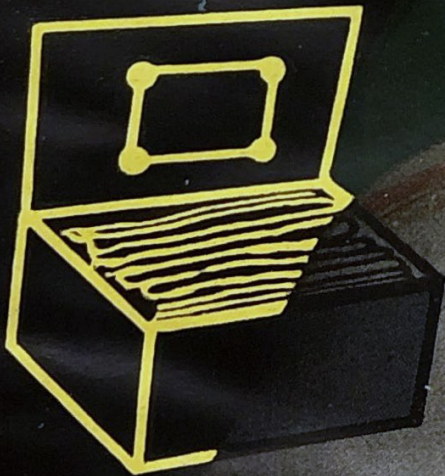
CASSETTA PROPAGANDA
SPUMANTI CINZANO

ELENCO DEI PREMI:

10 AUTOMOBILI FIAT
10 FRIGORIFERI "ALGIDUS"
10 RADIO MAGNADYNE
10 MACCHINE DA CUCIRE NECCHI
10 MACCHINE DA SCRIVERE OLIVETTI
10 BAULI ARMADIO CORIUM
10 MOBILI BAR VALABREGA
10 BICICLETTE LEGNANO
120 PORTASIGARETTE DA TAVOLO
120 TROUSSES PER SIGNORA
120 OROLOGI DA VIAGGIO
120 OROLOGI DA TAVOLO
3000 FLACONI COLONIA CIPRA
3000 ATLANTI DE AGOSTINI
3000 FERRI DA STIRO ELVETIK

ECC... ECC...

OGNI CASSETTA UN PREMIO!

NICO EDEL XIV

TROVERETE LA CASSETTA PROPAGANDA SPUMANTI CINZANO PRESSO I VOSTRI ABITUALI FORNITORI

ESPERIA - MILANO

L. 18,50

pagheranno per l'abbonamento annuo a

LE VIE D'ITALIA

- Rivista mensile del Touring Club Italiano - coloro che invieranno l'importo entro il 31 Dicembre 1936.

Col 1° gennaio 1937 l'importo dell'abbonamento aumenta a **L. 20,50.**

OGNI FASCICOLO DI ALMENO 120 PAGINE, DI CUI 16 IN ROTOCALCO, CON ARTISTICA COPERTINA IN QUATTROCROMIA E CIRCA 120 BELLE ILLUSTRAZIONI, CONTIENE ARTICOLI ORIGINALI DEGLI SCRITTORI PIÙ INSIGNI IN OGNI CAMPO, E UN INTERESSANTE NOTIZIARIO DI TURISMO, AUTOMOBILISMO, AVIAZIONE, ECC.

IL MEZZO PIÙ SEMPLICE ED ECONOMICO PER TRASMETTERE L'ABBONAMENTO È IL VERSAMENTO SUL CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 USANDO QUESTO MODULO

Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi
SERVIZIO dei CONTI CORRENTI POSTALI
CERTIFICATO di allibramento

Versamento di L. ......
eseguito da ......
residente in ......
N. ...... Via ......
sul conto corrente N. **3-98** intestato al
TOURING CLUB ITALIANO - Milano
Addì (1) 193
Bollo lineare dell'Ufficio accettante
Bollo e data dell'Ufficio accettante
N. ...... del bollettario ch. 9

Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi
SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI
BOLLETTINO per un versamento di L. ......
Lire ......
eseguito da ......
residente in ......
Via ...... N. ......
sul conto corrente N. **3-98** intestato al
TOURING CLUB ITALIANO - Milano
nell'Ufficio dei Conti di MILANO
Firma del versante
Addì (1) 193
Bollo lineare dell'Ufficio accettante
Spazio riservato all'Ufficio dei Conti
Tassa di L. ......
Bollo e data dell'Ufficio accettante
Cartellino del bollettario
L'UFFICIALE DI POSTA

(1) La data deve essere quella del giorno in cui si effettua il versamento

---

Amministraz. delle Poste e dei Telegrafi
Servizio dei Conti Correnti Postali
RICEVUTA
di un versamento di L. ......
Lire ......
eseguito da ......
sul conto corrente N. 3-98 intestato al
TOURING CLUB ITALIANO - Milano
Addì (1) 193
Bollo lineare dell'Ufficio accettante
Tassa di L. ......
numerato di accettazione
L'UFFICIALE DI POSTA
Bollo e data dell'Ufficio accettante

La presente ricevuta non è valida se non porta nel-

Indicare se a parte viene fatta seguire eventualmente una lettera o una cartolina

Spedisco la somma di L. ______ per abbonamento 1937 a

LE VIE D'ITALIA

....

....

....

....

....

....

Cognome ....

Nome ....

Via .... N. ....

Città .... Provincia ....

PARTE RISERVATA ALL'UFFICIO DEI CONTI

N. .... dell'operazione

Dopo la presente operazione il credito è di L. ______

IL CONTABILE DELL' UFFICIO

AVVERTENZE

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un cc. postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni Ufficio Postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'Ufficio Postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I Bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti dai correntisti stessi ai propri corrispondenti: ma **possono anche essere forniti dagli Uffici Postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.**

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio dei Conti rispettivo.

L'Ufficio Postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

I versamenti eseguiti presso gli Uffici Postali dei CAPOLUOGHI DI PROVINCIA sono GRATUITI

Presso gli altri Uffici Postali costano soltanto L. 0,15

Non spedite a parte una lettera o una cartolina con le indicazioni relative al versamento, quando tali indicazioni possono essere contenute sul bollettino di Conto Corrente Postale.

---

12 fogli della nuovissima Carta dell'A.O.I. in un'apposita busta custodia

ECCO IL DONO CHE IL TOURING OFFRE AGLI ABBONATI DE

LE VIE D'ITALIA

PER IL 1937

La pubblicazione di questa riuscitissima Carta al milione, che ha riscosso il plauso e l'ammirazione in ogni categoria di abbonati, va rapidamente completandosi. Alla fine di dicembre coloro che avranno rinnovato l'abbonamento, si troveranno quindi in possesso di 25 fogli.

ricordate!

Nell'invio dei 12 fogli di regalo verrà scrupolosamente osservato **l'ordine di versamento dell'abbonamento 1937** È perciò superfluo di segnalare la convenienza di **farci pervenire al più presto la quota di abbonamento per l'anno venturo.**

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLII - NUMERO 12 DICEMBRE 1936 - XV E F.

LE NUOVE OPERE DEL TOURING

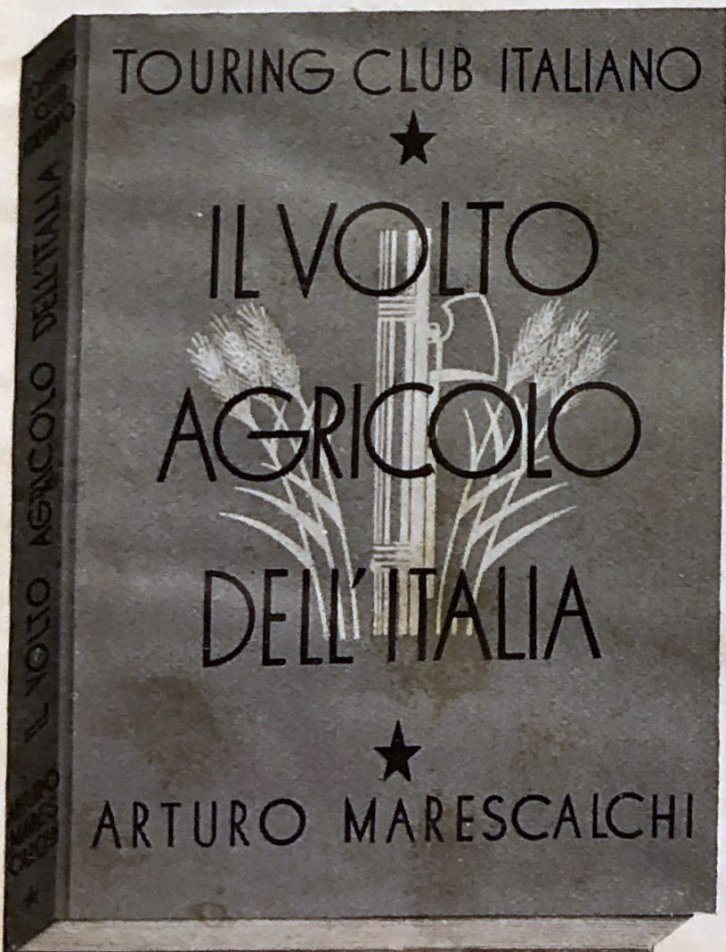
IL VOLTO AGRICOLO DELL'ITALIA

Non hanno un volto anche i paesi? E non è l'Italia fra tutti i paesi del mondo uno dei più belli, di una bellezza antica, adorna e universalmente riconosciuta? Ora, poi, che con l'aeroplano si può guardare la terra dall'alto, l'espressione che poteva sembrare solo una poetica figura, una leggiadra metafora d'uso comune, è diventata la precisa definizione di una realtà. Allo sguardo del trasvolatore un paese presenta tutta la sua faccia, ben conchiusa e definita entro i confini che natura le ha posti.

Ora, nel volto di un paese, le costruzioni antiche e nuove, i monumenti e i ruderi sono i segni caratteristici, che attraverso il corso dei secoli vi hanno impresso le esperienze e le avventure. Rughe e cicatrici dànno a un volto il piglio e il cipiglio. E non occorre dire quante rughe e quante cicatrici abbia questa nostra divina Italia, vecchia di venti secoli e nuovissima di pochi anni, che tutte le esperienze conosce e tutte le avventure. Cupole, colonne, torri, cattedrali, ipogei, acquedotti, fontane, archi e arche..., la storia ha lasciato sul suo volto in ogni tempo una diversa impronta. Ma il fondo del volto di un paese, la sua struttura, le linee sue essenziali, l'espressione di gioia o di tristezza che ne emana, sono propriamente nella vegetazione e nell'agricoltura, nella terra incolta e nella terra coltivata.

Il volto dell'Italia, proteso nel centro del Mediterraneo per dieci gradi di latitudine, entro un groviglio di isobariche e d'isotermiche, dal clima continentale della Val Padana al clima quasi africano della Sicilia e della Puglia, tra le nevi eterne del Monte Bianco e l'eterna primavera dell'Jonio, è il volto vegetale più vario, più mutevole, più ricco di naturali grazie che si possa immaginare.

Eccolo qui «*Il volto agricolo dell'Italia*» in 764 pagine e circa 1250 illustrazioni. Il grande volume edito dal Touring — il primo d'una serie di due volumi, il secondo dei quali uscirà nel 1937 — ce ne dà la documentazione più esatta e più convincente. Le due cifre che abbiamo riferite valgon da sole ad attestarci la solidità e la compiutezza dell'impresa. Opera fondamentale per lo studioso della nostra vita rurale, per il ricercatore della multiforme attività agricola italiana; atlante di piacevole lettura e visione per tutti. Viaggio attraverso ogni provincia d' Italia, che possiamo fare in casa nostra, seduti in una poltrona, con i piedi contro un caminetto — se c'è un caminetto — e sulle ginocchia il peso di un volume in quarto.

Questa è l'unica cosa pesante dell'opera: la sua

GLI ALTI PASCOLI FRA LE MERAVIGLIOSE PINETE DI PRAGELATO (TORINO). *(Fot. A. Bologna)*

materialità tipografica — un peso di bella carta patinata, alleggerito dal modestissimo prezzo: lire 40 (1). Il rimanente, testo e illustrazioni — pure così aderente a luoghi e fatti — sembra una fiaba pittoresca. E non è davvero un vago sogno, un'opera di magia compiere nel giro di poche ore un viaggio per migliaia di chilo-

VERCELLI - S'INIZIA LA MONDA DEL RISO... *(Arch. Fot. T. C. I.)*

(1) Touring Club Italiano - *Il volto agricolo dell'Italia*. Testo di Arturo Marescalchi. Vol. I: pagine 764 in 4º, con 1252 illustrazioni. Rilegato in piena tela, L. 40 alla Sede del T. C. I.; L. 45 in Italia, Impero e Colonie; L. 40, più le spese postali, all'Estero.

Una dedicatoria «a Benito Mussolini — Duce di Italia — fondatore dell'Impero», ricorda opportunamente «il benevolo consenso e l'alto incoraggiamento» che il Capo del Governo «si degnò di concedere a questa nuova opera, quando, sul finire del 1934, ricorrendo il quarantennio di vita del Sodalizio», i suoi dirigenti ebbero l'onore di proporgliene la pubblicazione.

metri di strade, di ferrovie e di sentieri? Si aprono a una a una le pagine, e poi sulle pagine aperte si chiudono un po' gli occhi. I primi fogli ci staccano dalla nostra poltrona e dal caminetto: gli altri via via ci conducono entro un carosello fantastico di regioni e di costumi, boschi e giardini, monti e colli, prati e vigneti, stalle e magazzini, serre e risaie, lavori di bonifica e lavori d'irrigazione.

Dietro una guida così sapiente e accogliente visiteremo mercati di fiori e mercati di frutta, latterie e cantine sociali, i frutteti dov'era la brughiera e il frumento dov'erano i calanchi; vedremo il taglio della canapa e il taglio dei boschi, la raccolta dell'uva e la raccolta delle castagne; respireremo il balsamo delle pinete di Ravenna e di Viareggio; guarderemo con stupore la fatica dura, oscura, tenace, indomabile del colono ligure o valtellinese, che contro tutte le avversità aggrappano la vite alla scogliera del mare e alla roccia del monte; assisteremo a sfilate di greggi e di bovi di gran razza, possenti macchine di carne; berremo il latte appena munto nelle malghe alpine e a Siena il vino « che bacia, lecca, morde, picca e punge »; poi, alla fi-

L'ASPETTO PIU' CARATTERISTICO DELLA PROVINCIA DI IMPERIA RIMANE LA FLORICOLTURA.

PECORE DI RAZZA BERGAMASCA A 2000 M. S. M. SULL'ALPE VAL DE MONAN (BRESCIA). *(Arch. Fot. T. C. I.)*

MILANO - LE RISORSE DI ACQUE VIVE O DI RECUPERO PONGONO QUESTA PROVINCIA FRA LE PRIME PER ATTIVITA' AGRICOLA. *(Fot. G. Galimberti)*

ne della nostra giornata così bene spesa, siederemo intorno al focolare delle osterie friulane, fumando magari tabacco aromatico della stessa terra.

Quanta varietà di paesaggi creati dal buon Dio, a cui l'opera dell'uomo ha dato poi il tócco definitivo! Quante cifre eloquenti, che ci riempiono di soddisfazione per i risultati già raggiunti e di speranza per quegli altri, più lontani, che presto raggiungeremo! Ecco i grandi pomari di Bolzano, i più estesi e meglio fruttiferi di tutta la Penisola, immediatamente seguiti da quelli di Cuneo. Ecco, su una ribalta solare, i pescheti intensivi di Albenga, di Verona, di Ravenna, a cui fanno da sfondo, tra neve e roccia, i pascoli e i boschi alpini. Ecco, in mescolanza pit-

CAVO MAESTRO A VALLE DELL'IMPIANTO DELLA ROGGIA BORROMEA. *(Fot. Fazioli)*

VERNAZZA DI CORNIGLIA (LA SPEZIA): LA GIOIOSA VENDEMMIA DELLE UVE, DA CUI TRAGGONSI I VINI PRELIBATI. *(Fot. Bricarelli)*

BOLZANO - PASCOLI SMERALDINI, DENSE FORESTE, SFONDO IMPONENTE DI MONTAGNE, VALLI MERAVIGLIOSE... *(Fot. G. Galimberti)*

toresca e fragrante, i cocomeri forlivesi e le cipolline torinesi, i tartufi di Alba e i cardi di Arezzo, il radicchio rosso di Treviso, i pomidori di Parma e i funghi porcini di Borgotaro.

Novara ci presenta le sue grandi opere idrauliche, ormai storiche, e Ferrara le sue grandi opere di bonifica (23 impianti idrovori, che in ventiquattr'ore sollevano, da uno a sei metri di altezza, undici miliardi di litri d'acqua). Milano ci spiana sotto gli occhi le sue pingui marcite, che producono da sole un quinto del fieno falciato annualmente in tutta Italia. Modena ci fa vedere i suoi allevamenti zootecnici e il più grande stabilimento europeo per utilizzare i sottoprodotti della vinificazione. Treviso ci presenta l'antica sua Scuola di viticoltura a Conegliano e Firenze i suoi Istituti agrari e forestali. Alessandria e Cremona c'invitano a visitare quella il suo Istituto nazionale di coniglicoltura e questa la Latteria cooperativa di Soresina, che lavora 1200 ettoli-

ISOLA DI CHERSO: L'OPERA INTELLIGENTE E TENACE DEL COLTIVATORE TRASFORMA IL TERRENO ROCCIOSO IN FIORENTI VIGNETI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

SAVONA - TERRENI RIVENDICATI ALLA RICCHEZZA AGRICOLA DALLA BONIFICA INTEGRALE. *(Fot. Stefani)*

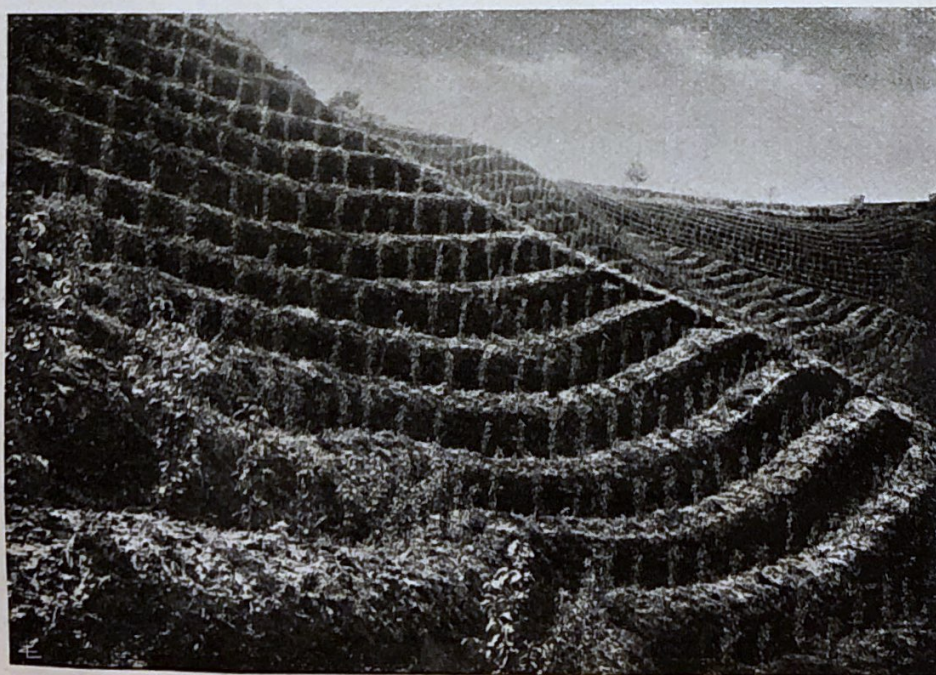
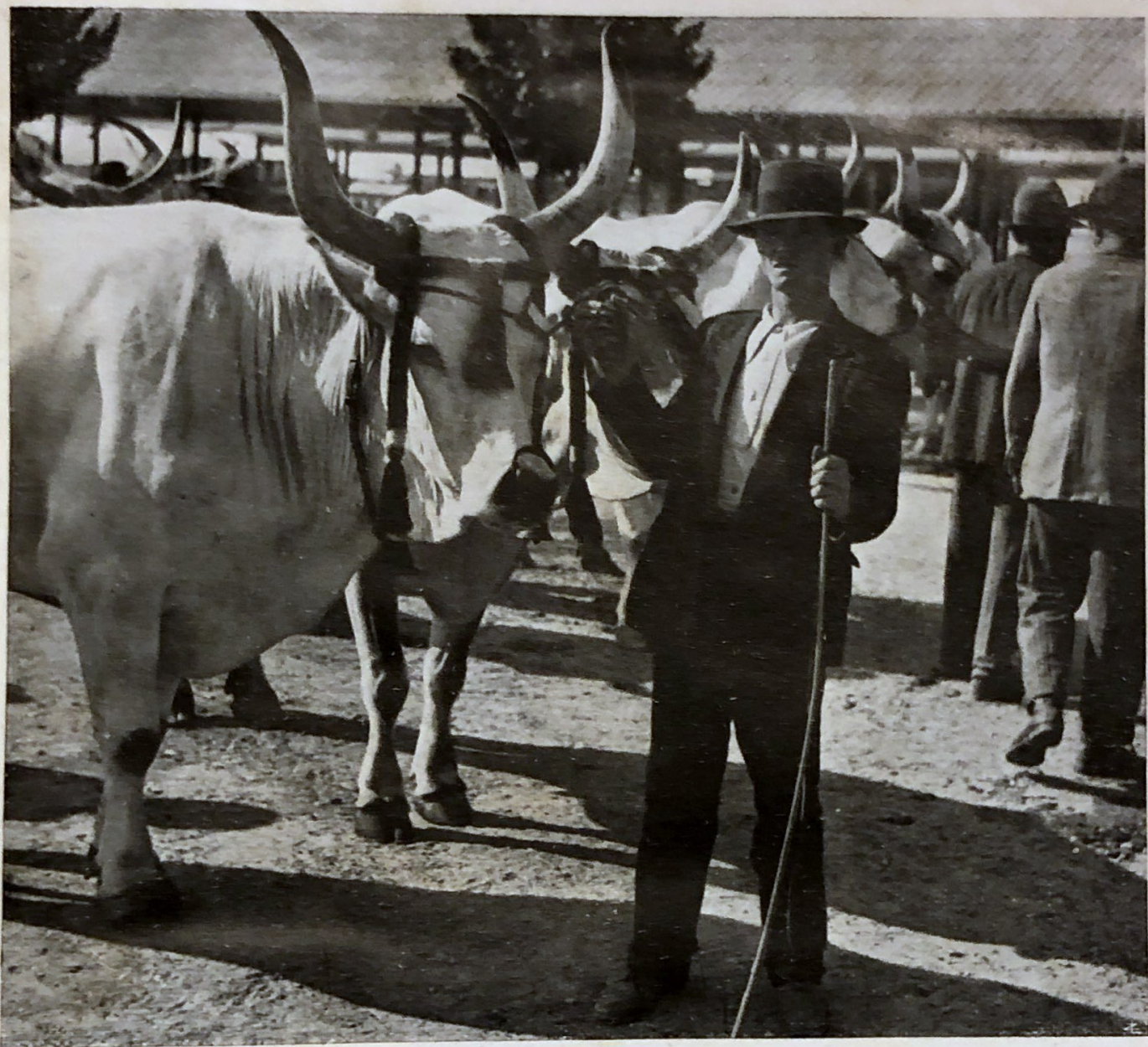
LA CRESCENTE FORTUNA DI QUESTA PROVINCIA - FORLÌ - STA NELLA SUA TERRA.... *(Fot. Ridenti)*

FORLÌ - FERVE LA GIOIOSA VENDEMMIA CHE PRODURRA' I VINI ECCELLENTI, TANTO RINOMATI IN PATRIA E ALL'ESTERO. *(Fot. Almerici)*

tri di latte al giorno. Province di primato sono queste di Cremona e Alessandria. Nella vittoriosa *Battaglia del Grano*, Cremona s'è battuta ostinatamente contro Brescia e spesso l'ha superata. Alessandria, insieme con Asti, detiene i massimi nazionali nella produzione del grano e del vino; 2.865.000 quintali di grano e 2 milioni 674.540 ettolitri di vino, nell'annata migliore. Due vanti, come Brescia ha il vanto dei suoi Magazzini Generali e Verona quello della sua Stazione frigorifera.

LA PERFETTA FIORITURA DI UN MELO DI « RENELLE DEL CANADA' », LA CUI GAIA BELLEZZA E' SOLO PARI ALL'ABBONDANZA. *(Arch. Fot. T C I.)*

BELLE FAMIGLIE DI RURALI PARMENSI: ATTIVA E' LA PARTE CHE PRENDE LA DONNA ALLA VITA CAMPESTRE. *(Fot. Montacchini)*

UN FANTASTICO RICAMO CULTURALE SULLE COLLINE DI FAUGLIA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

Ma non solo quel che a prima vista si vede, le grandi masse, le linee ben marcate, i forti rilievi, i colori smaglianti e abbaglianti fermano la nostra attenzione e stimolano la curiosità nostra nel rapido viaggio traverso questo mondo vegetale, fatto di belle fotografie, di cifre esatte, di notizie documentate, di autorevoli consigli e ammonimenti. Più spesso, anzi, ci è piacevole sostare a una piccola stazione, dove fermano soltanto i treni omnibus, sedere al riparo di un muro di cinta, scendere nei viottoli, frugare le pieghe segrete del paesaggio. Allora

LA RAZZA BOVINA ROMAGNOLA-GENTILE SI DIFFONDE IN ITALIA ED ALL'ESTERO, FINO NELL'ESTREMA RUSSIA. *(Fot. Bandini-Buti)*

facciamo sorprendenti scoperte, apprendiamo cose che ci parevano inverosimili, e prodotti agricoli che credevamo insignificanti diventano piccoli tesori, riserve di benessere.

Chi di voi pensava che la menta piperita — per fare un esempio — e il girasole — per farne un altro — potessero essere coltivati su larga scala? E pure lo sono. E non sono una risorsa il giaggiolo a Firenze, le piante officinali nel Trentino, l' industria dei vimini nella Marca trevigiana? Il lino occupa 5000 ettari nella provincia di Brescia. Sono famosi i fiori e le primizie della Riviera: meno conosciuti sono gli asparagi di Savona, che pure dànno alla nazione il quarto del suo prodotto totale. Savona, la provincia più boscosa d'Italia: si stenta a crederlo, ma è così. Bergamo alleva una razza di pecore, grossa e grassa, di origine nientemeno sudanese. Livorno sciorina al sole le sue bianche galline di grande fecondità, e tante ne alleva da mettere sul mercato ogni anno la bellezza di 18 milioni di uova. Pistoia e Padova hanno la specialità dei vivai: e quella esporta annualmente un milione di piantine di olivo, questa due milioni di alberelli da frutto. Monumentali cavalli avelignesi vediamo nell'Alto Adige, candidi buoi dalle lunate corna diaboliche in Maremma, gli stambecchi ad Aosta, i purosangue a Pisa. Non c'è provincia d'Italia, dove non si abbarbichi un ceppo contorto di vite o non cresca a festoni una pergola.

A Ravenna e a Grosseto ci fermiamo, perchè la prima parte del viaggio va sino alla Romagna e alla Maremma. Il primo volume non poteva contenere più terra coltivata e incolta. Dietro la nostra guida andremo avanti, verso le Marche, il Lazio, l'Abruzzo, la Campania, le Puglie, la Basilicata, la Calabria e le isole, nel secondo volume, che ci accompagnerà, in appendice, anche attraverso le terre del nuovo Impero, delle colonie e dei possedimenti d'oltremare.

PISTOIA - PROVINCIA RICCA D'UNA PITTORESCA CORONA DI COLLINE APERTE A SEMICERCHIO SULLA PIANA FERTILE E RIDENTE.

(Fot. avv. E. Biagini)

La guida è il senatore Arturo Marescalchi. Il testo è stato scritto da lui: e tutti sanno come quest'uomo di governo sia anche un prosatore ricco e colorito. Amoroso cultore di ogni scienza agraria, curioso sempre di novità, egli è un espositore chiaro e persuasivo della sua materia, un descrittore immediato di luoghi pittoreschi. Le opere e i giorni della terra diventano, per lui, poesia.

E le illustrazioni, varie di tipo, di gusto, di dimensioni, scelte con criterio di fedeltà al testo e di diletto estetico, qualche volta estrose e sorprendenti, taluna bellissima — ricordiamo certi alberi in fiore o in frutto, certe scene campestri — sono raccolte, provincia per provincia, con una dovizia di cui non si potrebbe immaginare l'eguale.

RUSTICO

RIGOGLIOSI OLIVI DI VARIETA' ELETTA PER LA PRODUZIONE DELL'OTTIMO PREGIATISSIMO OLIO DI FABBRICAZIONE LOCALE.

(Fot. avv. E. Biagini)

COME NASCE UN PAESAGGIO

Può accadere che l'analisi critica delle opere d'arte, in quanto scomponga le opere stesse nei loro elementi costitutivi, ne conturbi o dissipi il risultato estetico, come nel noto epigramma del Giusti è detto della scienza che uccise il buon senso per vedere com'era fatto.

Un tal pericolo tuttavia non sorge quando si tratti di esaminare non l'opera, ma i processi per i quali trapassa, creandola, lo spirito del suo autore: l'opera in tal caso — quadro, lirica, melodia — resta quale è nella propria raggiunta espressione: solo, accanto ad essa, palpita rivelata anche l'anima che la creò, riverberandosi sopra di lei e aggiungendovi un interesse che ce la rende più viva e più cara.

Così, trovandomi un giorno ospite di Carlo Fornara, lassù in Val Vigezzina, mi accadde di avviare con lui, senza preoccupazioni ipercritiche, per un moto di istintiva e non ingombrante curiosità, una specie di intervista, della quale rendo conto qui appresso.

Scena al dialogo, lo studio dell'Artista, nella semplice casetta de' suoi vecchi, ora arredata con pittoresco buon gusto, quasi folkloristico; aperta, per poche finestre fiorite di gerani, e pei tremuli spiragli d'un denso fogliame che l'avvolge in gran parte, sugli sfondi, sugli scorci, sui momenti della campagna vicina e lontana, a cui l'ispirato Pittore può attingere i più svariati motivi, anche senza muoversi dal proprio romitaggio.

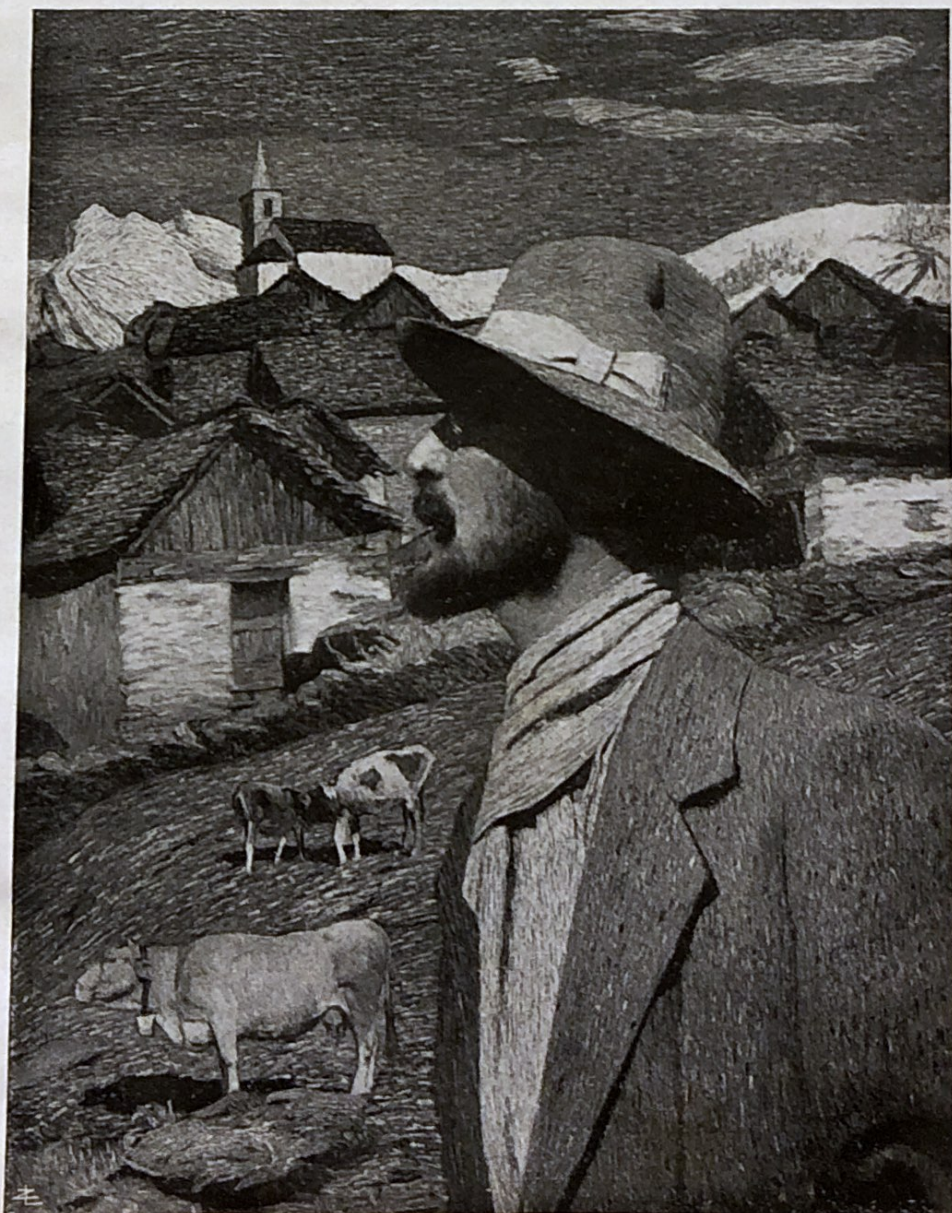
Nello studio, non vasto ma arioso, son raccolte le tele d'ogni misura, non ancora uscite alla luce e alla estimazione del mondo: lavori che attendono l'ultimo tocco, l'ultima carezza dell'estro e della tecnica, su cui l'amoroso Artefice ritorna a lunghi lassi di tempo, a ritmi, direi, di stagioni, perchè ogni ripresa abbia la freschezza ingenua e primitiva d'una ispirazione novella. Rare volte mi accadde di vedere un padiglione d'arte accampato così sui lembi della immediata natura, nell'attimo di ricrearla e di continuarla in sè.

Fu questa, appunto, l'impressione che mosse la mia prima curiosità e mi invogliò a penetrare alquanto nei recessi e nei processi di quella ognor vigile e operosa coscienza di creatore.

Eccone, il più fedelmente possibile, la relazione.

— Quale interesse vi determina a riprodurre le diverse visioni naturali? E' interesse meramente paesistico, coloristico, estetico, o non manca, a volte, un qualche interesse affettivo?

— A me piacciono, di fatto, i motivi di solida e severa architettura costruttiva, e quelli che presentano belle armonie di colore: e allora prevale l'interesse più veramente pittorico. Ma il fatto dell'avere io riprodotte di preferenza scene della mia vallata, sorprese in luoghi diversi, dalle pendici di Craveggia, su fino agli alti pascoli di Cimalmotto e alle falde dei più remoti nevai, ma tutte effuse dell'atmosfera di tante mie sensazioni e affezioni nostalgiche, ha per effetto che il più delle vol-

IL PITTORE E LA SUA REALTA' (AUTORITRATTO). (1916)

MATTINO D'APRILE. (1904) « PRIMAVERA D'INTORNO BRILLA NELL'ARIA... ».

te alla visione pittorica si associa una emozione sentimentale, che determina la scelta dei motivi ispiratori, e alla vastità generica mi fa preferire dei temi di intima raccolta poesia. Così, per tramiti ignoti e inconsapevoli, la ragion tecnica viene ad obbedire alla ragione del cuore.

— Voi sapete come nella interpretazione d'un'opera d'arte entri spesso, oggidì, un criterio psicologico che dirò comparativo, per cui gli effetti, per esempio, della pittura, sono confrontati e in certo senso identificati con quelli delle arti sorelle, sostituendosi i termini propri dell'una ai termini di questa o di quell'altra. Che mi potete dire di ciò? Riscontrate voi pure, tra i vostri procedimenti creativi un simile concorso di emozioni pertinenti alle altre espressioni del bello?

— Certo, più o meno inconsciamente, nel moto determinato in me dalle impressioni visive entrano, a volte, ricordi poetici o musicali rimastimi da momenti artistici vissuti in passato. Il quadro, per esempio, *Fine d'autunno in Val Maggia*, mi si svolse dalla ricordanza di alcuni motivi dell'*Eroica* di Beethoven. Qualche novella del D'Annunzio, evocante a vivissimi colori i paesaggi d'Abruzzo, mi ispirò certi bozzetti in cui era già l'intuizione del divisionismo. Composizioni elegiache a chiaroscuro mi vennero da alcuni canti del Leopardi, e dallo stesso poeta i versi luminosi e vibranti: « *Primavera d'intorno — Brilla nell'aria e per li campi esulta* », m'assistettero mentre lavoravo a certi miei quadri primaverili, mantenendomi nello stato di *trance* necessario a salvarmi dalla copia fotografica e a raggiungere quella trasfigurazione in cui consiste la creazione artistica e che si risolve, per ciascun creatore, in un vero visto e rivissuto attraverso il proprio temperamento.

— E' dunque possibile tradurre in espressione visiva una sensazione d'altro genere, in particolar modo acustica? Un qualche cosa di simile al trapasso sensorio che è nel famoso *silenzio verde* del Carducci?

— Entro certi limiti, sì. Vi osserverò, a proposito di questo spunto carducciano, come quassù nelle nostre valli i montanari chiamino *nero* il *vento* di certe livide giornate autunnali. Da parte mia, ho un quadro a pastello, *Silenzio*, dominato da una grande ombra, che sembra, appunto, il *colore* del silenzio: con una casa come annegata entro la scura atmosfera; effetto aiutato dal rilievo d'una gran pianta innanzi. Tutta quell'ombra è resa in un azzurro cupo turchino. Un altro mio quadro, *Umiltà tranquilla*,

NOSTALGIA. (1906)
SILENZIO. (1901)

UMILTA' TRANQUILLA. (1912)

si è ispirato al chioccolìo d'una fontana, velato dalle ombre della sera, in ambiente adatto a che il motivo acustico si tramutasse in pittorico.

— Avete coscienza dell'accennato intrinseco divario che corre tra la copia fotografica e l'interpretazione artistica del paesaggio?

— Il divario può rimanere inconsaputo, perchè inerente a un processo istintivo, per cui più che la realtà viene resa la ripercussione suscitata da questa nel nostro spirito. Chiunque guardi un paesaggio in determinati momenti è indotto a rilevare particolarmente certi tratti piuttosto che certi altri, a seconda delle proprie disposizioni fisiche e spirituali, dietro una legge di simpatia selettiva, che accoglie certi elementi e altri ne elimina come superflui od estranei alla disposizione predominante. Le stesse parti di realtà accettate come modelli vengono anch'esse, poi, sottoposte a un lavorìo che le modifica dal loro essere vero. Parecchi dei miei quadri, in tal modo, alterarono la realtà o la ricomposero, sommando elementi desunti da luoghi diversi e l'un dall'altro lontani.

— Mi potreste porre sott'occhio qualche vostro paesaggio e, insieme, la fotografia del corrispondente paesaggio reale?

— Ecco qui una veduta del *Campanile di Vocogno*, la cui differenza dalla fotografia al quadro dimostra l'intenzione di prospettiva e di sfondo che ha governato il pittore. Spostando alquanto il punto focale in cui s'è posto il fotografo, ondulando il dosso erboso del primo piano, che appare meno mosso nella realtà, sviluppando assai più i due motivi arborei di qua del campanile, sottacendo in parte la stradina che ad esso conduce, l'artista ha fatto sì che la sacra torre appaia come affondata in una sua lontananza, che dal suddetto proscenio acquista maggiore significato e ottico e ideale.

— Che conto fate voi, pertanto, della realtà? Se, per quel tanto di esperienza che io ho del comporre poetico, la stessa trascendenza lirica ha bisogno di muovere dai dati della realtà naturale, come da un territorio comune, interessante per tutti, penso che a maggior ragione ciò debba essere dell'arte vostra.

— Ed è veramente così. La trasfigurazione artistica non può, per me, evadere dalla realtà, cioè non va contro le leggi dei toni e dei valori assegnabili alla forma e all'armonia. Il dire che dipingendo si trasfigura il vero, non significa

visionisti io ebbi innanzi alla mente quel quadro imaginario, anzichè dei modelli reali. Certi piccoli effetti notturni, poi, dove l'essenza dell'opera è nella espressione poetica, li ho eseguiti e memoria, avendo, però, di giorno studiato la struttura del motivo. In genere, al mio temperamento occorrono dei dati di precisa evidenza reale, non solo riveduta in pensiero, ma desunta dalla presenza del soggetto, salva sempre la trasfigurazione ulteriore. Ci furono pittori che amarono dipingere a memoria, come il Corot co' suoi famosi *Souvenirs:* nell' eseguire tali quadri, che riuscivano d'un effetto piuttosto evanescente, egli cominciava da pennellate larghe e diffuse, da una specie di incognito indistinto pittorico, mentre per me la visione

...E IL QUADRO (1913).

LA FOTOGRAFIA...

negarlo, ma affermarlo, anzi, come l'unica sorgente consentita dalla natura alla nostra prima emozione, come l'unico possibile e quindi legittimo suggerimento onde la natura riesce a stimolare la nostra umanità. Come poi questo vero dia luogo alle proprie significazioni ulteriori, obbedendo in parte al dominio del nostro io creatore, ho già detto.

— Potreste, in virtù di un tale soggettivismo, dipingere un paesaggio a distanza, cioè a memoria?

— Vi dirò subito, intanto, che la mia evoluzione artistica verso la scomposizione luministica del colore è dovuta soprattutto alla lettura de *L'art moderne* di Huysmans. Ivi è una magistrale descrizione del quadro di Pissarro: *La Sente des choux, en mars:* dipingendo i miei primi saggi di-

LA CONQUISTA DELLA TERRA. (1917)

si specifica immediatamente e ha quindi fin dal principio bisogno d'un controllo della realtà.

— Voi avete ripetutamente accennato al divisionismo. Come lo sentite voi nelle sue relazioni essenziali col paesaggio?

— Essendo io portato verso un'espressione pittorica solida, nervosa, netta, luminosa, trovo nel divisionismo l'unica tecnica che mi permetta di avvicinarmi a tale espressione, poichè la divisione del colore dà purezza e smaglianza e il filamento avvolgente dà evidenza e solidità specialmente alle costruzioni degli scultorei gioghi alpestri. Quasi direi che il divisionismo renda meglio di ogni altra tecnica le vibrazioni atmosferiche e le agglomerate compagini degli elementi naturali.

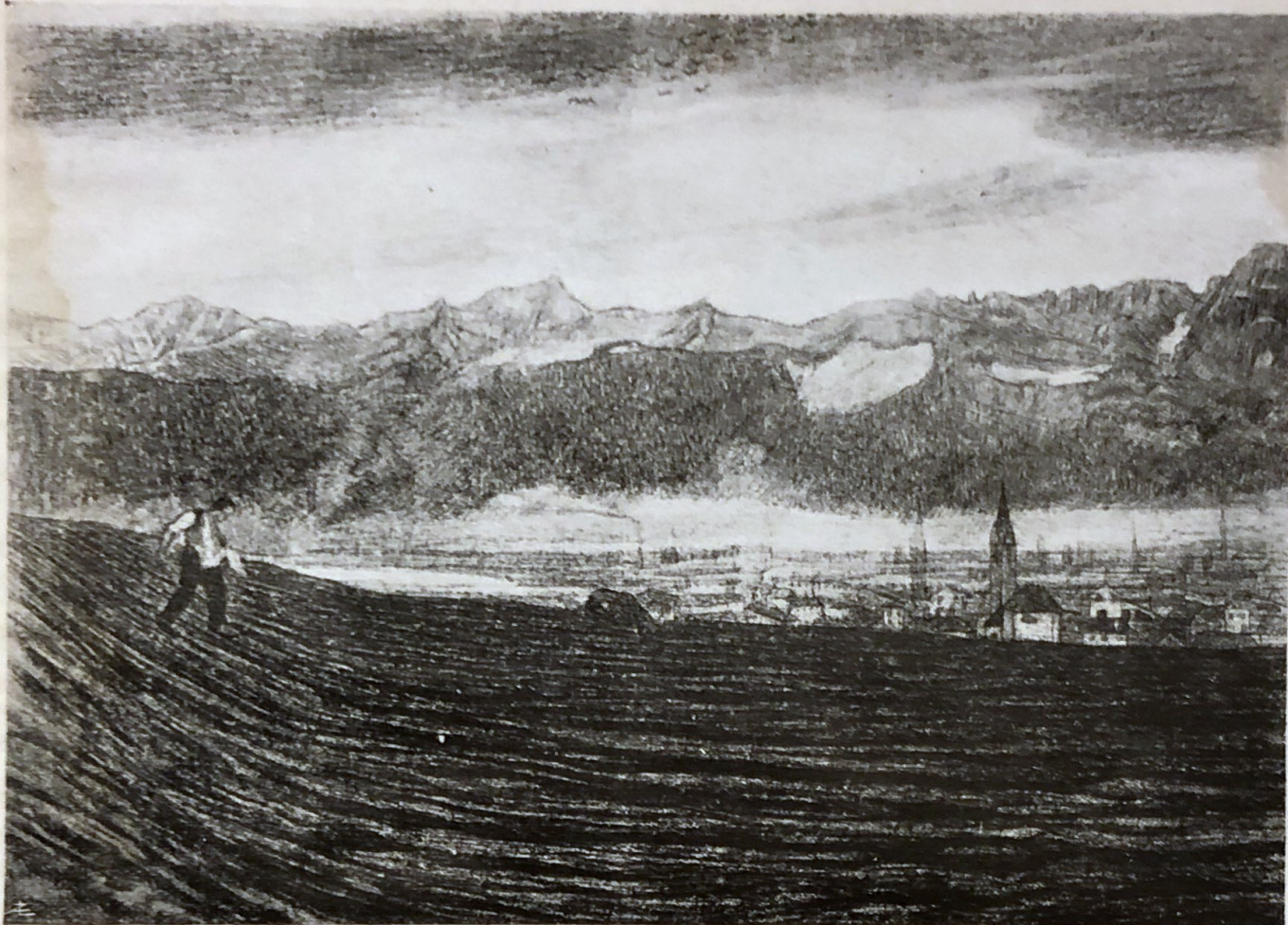
— Vi udii spesso esaltare l'opera di Giovanni Segantini. Come vi trovate voi nel paragone con l'arte di lui?

— Grande è il pericolo che un pittore, mettendosi nello stesso indirizzo del Maestro, venga travolto o comunque « influito » dalla sua formidabile personalità. Solo il cercar se stesso e scoprire le ragioni sufficienti d'una propria ispirazione pittorica, può salvare da un tal pericolo l'artista e affidarlo alla coscienza d'un distacco fra sè e il grande Predecessore. Così io, differenziandomi da lui nella visione delle cose, ricontemplando con occhio mio la inesauribile natura, mi trovai a modificare la tecnica corrispondente, che in me percorse un'evoluzione inversa a quella del Maestro: mentre, infatti, nella mia pittura, quella tecnica da un inizio di divisionismo serrato, lineare, sostenuto dai toni complementari, andò facendosi più larga e libera fino a scomparire in certi punti, nel Segantini andò facendosi sempre più evidente, incisiva, dogmatica.

— Quali sono i precedenti del divisionismo?

— Essi possono trovarsi specialmente nell'impressionismo di Claude Monet, di Sisley, di Pissarro. Mediante il loro processo, al paesaggio antico, che rimaneva puro accessorio decorativo, si aggiunse un elemento assolutamente nuovo: la sensazione dell' ora nell' ambiente, espressa nei *toni* dell'ambiente medesimo, che acquista in tal modo una significazione, una quasi personalità, che vive di sè e per sè, anche all'infuori degli elementi animati.

— Che importanza hanno tali elementi per le vostre concezioni paesistiche?

— Non dirò che mi siano indispensabili: ma spesso li sento e ve li introduco per un moto di simpatia e come rientranti nell'ordine stesso della natura. Il paesaggio che, come dicevo, per noi moderni ha ormai vita e significato a sè e per sè, mi si integra nella creatura animata, che

IL SEMINATORE. (1909)

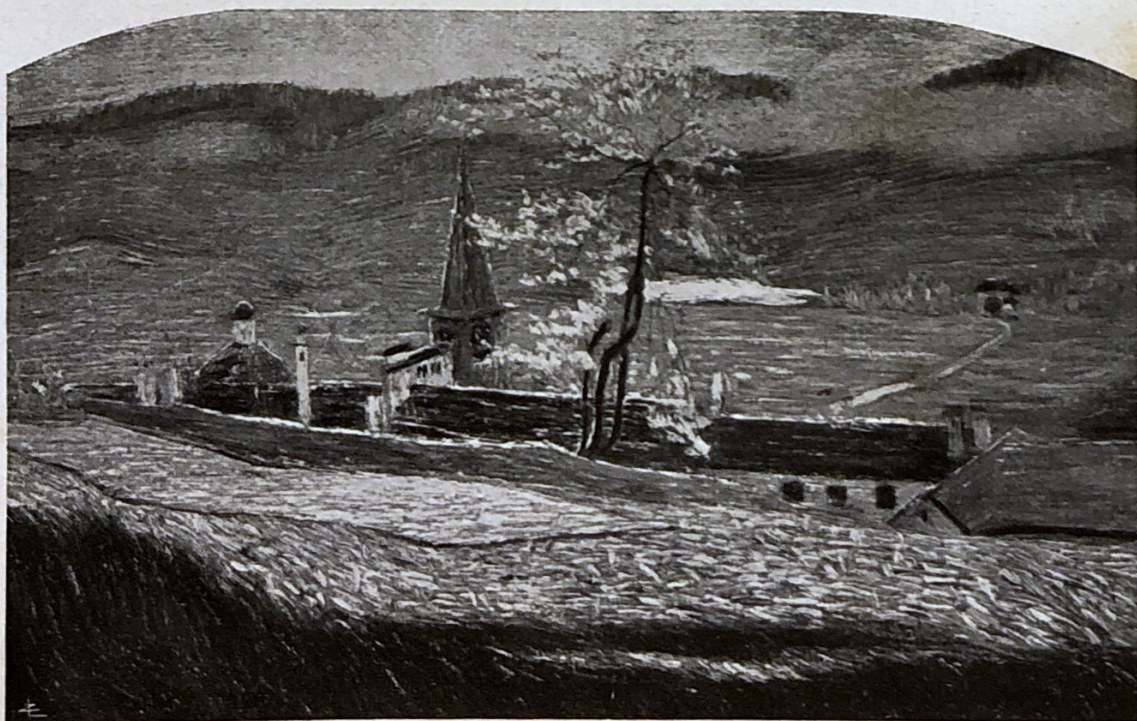
L'AQUILONE. LA MONTANARA CHE VA, QUASI VINCENDO QUELL'IMPETO...

può anche diventare l'elemento dominatore, da cui si svolgono o in cui si riassumono le scene naturali di intorno. Come meglio rendere, ad esempio, il senso impetuoso del vento invernale sopra una valle nevicata, se non investendone una figura umana che contro vento cammini? Ed ecco, nel mio *Aquilone*, la montanara che va, quasi vincendo quell'impeto, curva sotto la sua secca fascina. Così il senso dell'autunno monta-

« IL PAESAGGIO MI SI INTEGRA NELLA CREATURA ANIMATA, CHE PUÒ ANCHE DIVENTARE L'ELEMENTO DOMINATORE... ».

(*Arch. Fot. T. C. I.*)

no, quando gli alti pascoli sono ormai abbandonati e la vita si è ritirata più in giù, meglio che col solo paesaggio, può rendersi e animarsi in una mucca solitaria che levi il muso verso le lontananze e le altitudini estive, esalandone in un lungo muggito il desiderio e il ricordo: — di qui il mio pastello *Nostalgia*. Altri miei quadri, come l'*Ave Maria*, il *Seminatore*, la *Conquista della terra* (quest'ultimo emigrato in Argentina e glorificante la forza dell'uomo e dell'aratro), vorrei che fossero interpretati in tal senso, come espressione del ciclo della vita, della continuità svolgentesi dall'uno all'altro ordine del creato, secondo le intenzioni della natura, che trova così nell'arte la propria parola rivelatrice, la propria significazione universa.

GIOVANNI BERTACCHI

MATTINO DI MAGGIO.

LA LETIZIA DELLA GIOVANE ERBA...

"Fin qui porta il tuo nome, Roma, la nuova Italia!,,

ALL' ESTREMO SUD DELL' IMPERO

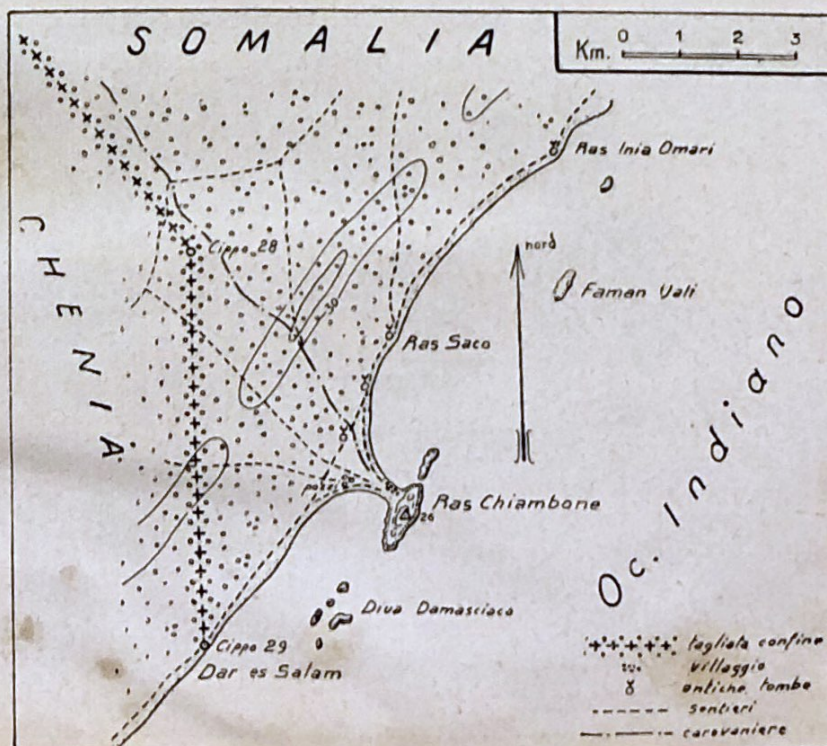
Quando fu tracciato il confine dell' Oltregiuba, era Governatore della regione Corrado Zoli, e poichè non so dimenticare la sagace opera sua nell'organizzazione di quel territorio, non posso iniziare queste note senza rivolgergli un pensiero affettuoso e deferente.

Quelle terre erano, secondo la definizione del Duce, le « briciole » del lauto banchetto coloniale altrui. Tuttavia, era un territorio che diventava nostro e che fu subito organizzato in modo degno dell'Italia di oggi. Questo territorio è quello più meridionale dell'Impero, e il punto del quale voglio parlare è precisamente il vertice di quell'angolo acuto rivolto verso il sud e formato della linea litoranea dell'Oceano Indiano e dall'ultimo tratto rettilineo che determina il geometrico confine tra la Somalia (Oltregiuba) e il Chenia.

Negli anni 1925-26, quel confine è stato determinato e materialmente tracciato sul terreno, con una gigantesca tagliata della larghezza di 4 metri e della lunghezza di oltre 700 km., che da Malca Rie, sul Daua (antico punto triconfinale tra la Somalia, il Chenia e l'Etiopia), raggiunge il mare con quattro soli rettifili. Il più lungo di essi, quello che segue il meridiano, supera i 400 km.; l'ultimo, quello che arriva al mare, è di 120 km. circa.

CARTINA SCHEMATICA DELL'AFRICA ORIENTALE.

L'articolo 1° del protocollo, firmato a Londra fra i rappresentanti dell'Italia e della Gran Bretagna il 15 luglio 1924, determinava la nuova frontiera del terreno sulla destra del Giuba, trasferito all'Italia, e stabiliva che il confine nell'ultimo tratto dovesse dirigersi verso il mare, lungo il limite tra le province del Giubaland e del Tanaland... « fino

RAS CHIAMBONE E I SUOI DINTORNI.

SOSTA AD UN'ISOLA DURANTE IL VIAGGIO DA CHISIMAIO A RAS CHIAMBONE. *(Fot. C. Bertacchi)*

ad un punto direttamente a nord del punto sulla costa direttamente ad ovest della più meridionale delle quattro isolette nell'immediata vicinanza di Ras Chiambone (Dick's Head); quindi, direttamente a sud di tale punto, fino alla costa ». E, per maggiore esattezza, chiariva: «Ras Chiambone (Dick's Head) e le quattro isolette summenzionate rimarranno comprese nel territorio da trasferirsi all'Italia ».

Avendo fatto parte della missione italo-britannica che tracciò il confine dell'Oltregiuba avendo avuto la somma ventura di costruire personalmente il cippo di confine più lontano da Roma, posso dare ampie notizie di quell'estremo palmo di terra nostra; e dico subito che essa non ha altro motivo d'interesse che quello di essere, almeno per ora, il più meridionale ed il più lontano punto dell'Impero. Piccolo angolo di terra nostra, laggiù, fra l'immensità dell'Oceano Indiano e della boscaglia, dove, nel modesto villaggio di Chiambone, vivono pochi fedeli sudditi nostri, marinai e pescatori: un posto di frontiera

LA LENTA NAVIGAZIONE IN SAMBUCO DA CHISIMAIO A RAS CHIAMBONE (APRILE DEL 1926).

(Fot. C. Bertacchi)

COSTRUZIONE DEL CIPPO N. 29 A RAS CHIAMBONE. L'ALLORA CAPITANO BERTACCHI FRA GLI INDIGENI DELLA SCORTA.

(Fot. C. Bertacchi)

di « Dubat » vi rappresenta il Governo. Certamente anche laggiù, attraverso a quella misteriosa corrispondenza radiotelegrafica della foresta, per la quale le notizie si diffondono rapidissimamente, è giunta l'eco delle gloriose gesta che ci hanno dato l'Impero; e si saranno ripetute, più frenetiche, le fantasie che ci accolsero quando, nell'aprile del 1926, sbarcammo a Ras Chiambone per determinarvi il confine.

Lo sbarco avvenne dopo ben nove giorni di penosa navigazione a bordo di quattro sambuchi indigeni, sui quali le due missioni, italiana e britannica, si erano imbarcate a Chisimaio. Noi Italiani eravamo quattro: un maggiore, capo della missione; due capitani topografi, un sottufficiale radiotelegrafista. Anche gli Inglesi erano quattro. L'accordo, allora, era perfetto, e si può, anzi, dire che si lavorava in buona amicizia. Avevamo con noi pochi ascari arabi e somali di scorta, gli attendenti e alcuni servi e cuochi.

La navigazione fu penosa per il monsone contrario, che ci obbligò a procedere in lunghe bor-

INAUGURAZIONE DEL CIPPO N. 29. LE MISSIONI ITALIANA E BRITANNICA (24 MAGGIO 1926).

(Fot. C. Bertaochi)

ACCAMPAMENTI DELLE MISSIONI A RAS CHIAMBONE.

(Fot. C. Bertacchi)

date. Alla sera di ogni giorno si toccava terra e si piantavano le tende. Percorremmo così i 180 km. che separano Chisimaio da Ras Chiambone, visitando le isole della costa abitate da tribù di Bagiuni. Queste genti, che popolano le coste dell'Oceano Indiano da Chisimaio a Mombasa, sono di origine semitica araba o persiana, ed ebbero un passato di grande prosperità, di cui restano ancora le tracce: ruderi di costruzioni in muratura e numerose tombe, che si trovano disseminate nelle isole e sulla costa.

Ras Chiambone è un capo formato da un'isola di origine madreporica, collegata alla terra da un istmo sabbioso, sul quale sorge il villaggio di Chiambone. Alla base dell'istmo si trovano tre pozzi di acqua salmastra, ma potabile.

Un cordone di formazioni madreporiche corre parallelamente alla costa, a distanza variabile da 1 a 4 km., ed i suoi tratti emergenti formano isolette di varia grandezza.

Intorno a Ras Chiambone, invece delle 4 isole previste dal protocollo di Londra, ne trovammo 6; una subito a nord del capo e 5 a sud.

Fu stabilito, senz'altro, di prendere come punto più meridionale l'isoletta più a sud delle 5 poste a mezzodì del Capo. Ivi fu piantato subito un segnale per la triangolazione.

Non fu agevole sbarcare su quelle isolette; la roccia madreporica, durissima, si presenta, tutto intorno alle isole, così profondamente erosa alla base, da formare uno strapiombo insormontabile. E' necessario sbarcare a bassa marea (la marea supera i 3 metri), al piede della roccia, dove si trova quasi sempre un ripiano sabbioso; e poi cercare qualche fessura, che permetta di salire all'isola, dove crescono erbe stentate e

VILLAGGIO INDIGENO DI RAS CHIAMBONE, PRESSO LE COLLINETTE MADREPORICHE.

(Fot. C. Bertacchi)

ANTICA TOMBA BAGIUNI PRESSO RAS CHIAMBONE.

(Fot. C. Bertacchi)

nidificano a migliaia rondini marine dai bellissimi colori.

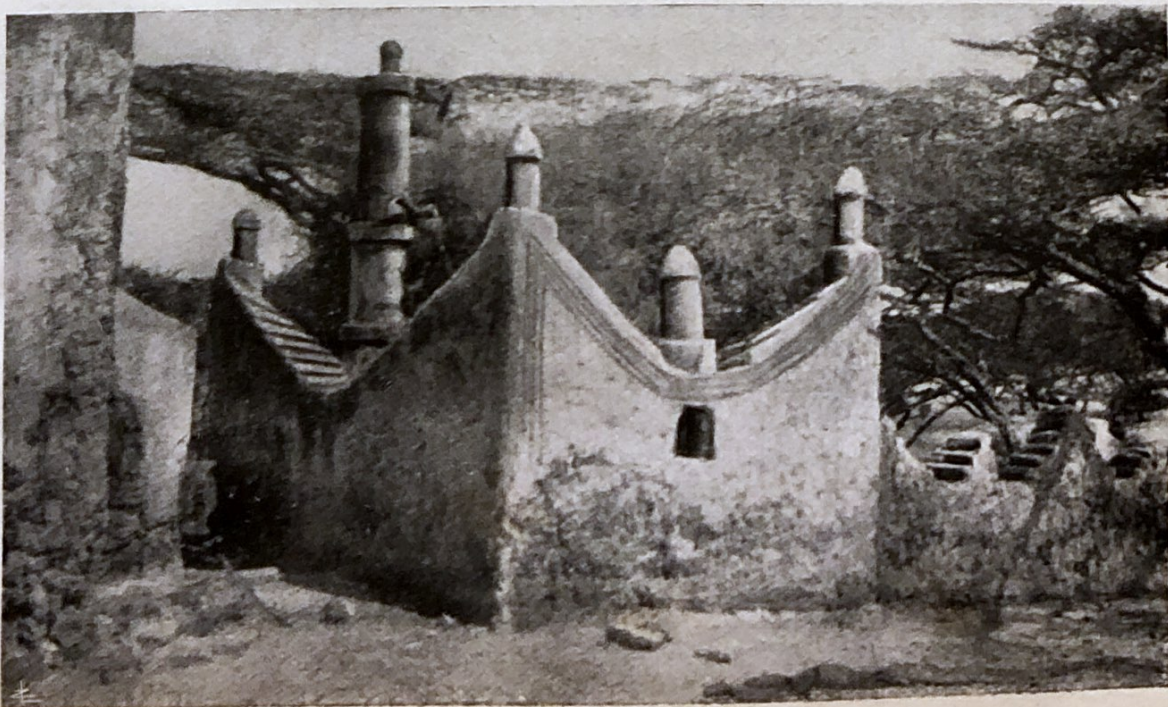
Le isolette di Ras Chiambone sono tutte disabitate. Gli indigeni, in certi periodi dell'anno, vi sbarcano capre e pecore per sfruttare il pascolo, e vi si recano spesso per far raccolta di rondini marine, delle quali sono ghiotti.

Intorno alle isole e su tutta la costa abbondano molluschi e crostacei, dalle ostriche a magnifiche aragoste. Non dico dell'abbondanza di pesci, che per le nostre mense fu una vera risorsa.

Le missioni, accampate sull' istmo sabbioso, presso il villaggio, iniziarono i lavori, determinando, con stazioni astronomiche, le coordinate del capo. Come punto preciso per individuare il capo fu scelta la collinetta più alta (m. 26 sul mare) della formazione madreporica, che costituisce l'ossatura dell'estremità del promontorio. Una piccola triangolazione permise di determinare esattamente il punto sulla costa dove il confine raggiunge il mare e quello — circa 7 chilometri a nord — dove si volge verso nord-ovest, iniziando il rettifilo di 120 km., che divide la provincia del Tanaland dal Giubaland. Fu subito eseguita la tagliata del tratto di confine che dal mare sale verso nord e di una decina di chilometri verso nord-ovest.

Sul vertice del confine, a nord-ovest del capo, fu costruito il cippo N. 28 e sul punto dove il confine raggiunge la spiaggia erigemmo il N. 29, il cippo di confine più lontano da Roma. Le coordinate di quel punto risultarono: Lat. sud 1° 39' 51", 95; Long. est Greenwich 41° 33' 52'.

In un punto tanto significativo avremmo voluto piantare una bella colonna romana ricavata da una buona pietra e in grado di sfidare i se-

ALTRA CARATTERISTICA TOMBA BAGIUNI NELLE VICINANZE DI RAS CHIAMBONE.

(Fot. C. Bertacchi)

IL CIPPO N. 29. NEL FONDO, LE CINQUE ISOLETTE A SUD DI RAS CHIAMBONE.

(Fot. C. Bertacchi)

coli. Ma difettavamo di materiale, non disponendo che della durissima, ma non lavorabile, roccia madreporica, e di cemento. Tuttavia, noi Italiani non ci arrendemmo alle difficoltà, ben decisi a piantare in quel punto qualche cosa di diverso dai soliti cippi di confine, qualche cosa di simbolico, di « nostro ». Si lavorò noi bianchi, perchè fra gl'indigeni non si potevano trovare che dei mediocri manovali. Innanzi tutto, fu gettata una larga base circolare, del diametro di 5 metri e alta un metro e mezzo, e sopra di essa fu innalzata una piramide tronca, alta oltre 2 metri e costruita con pezzi di roccia madreporica, ben legati da colate di cemento. Dalla parte verso il mare si murarono due lastre di cemento, che recano, profondamente incisi, il fascio littorio ed un leone rampante, emblema del Chenia; e, sotto, altre due lastre con le rispettive scritte « Somalia » e « Kenya ».

Si lavorava « religiosamente », sentendoci animati da qualche cosa di grande, che superava la nostra piccolezza di uomini; come se le nostre mani, che si graffiavano a sangue con quelle benedette pietre coralline assai taglienti, fossero le mani della collettività, della Patria, che laggiù, all'estrema distanza, di fronte all'immenso mare sonante, piantavano saldamente il segno dell'eterno dominio di Roma.

Ma volevamo qualche cosa di più: qualche cosa che fosse un'affermazione di italianità su quel remoto pilastro, se pur non definitivo. E così, costruita con mille stenti, ma con grande amore, ne venne fuori una bella (a noi parve tanto bella!) lapide con parole incise in caratteri romani; parole dettate dal cuore, a cui parve le suggerisse una voce lontana:

Fin qui - porta - il tuo nome - Roma - la nuova - Italia.

Esiste una strana corrispondenza fra queste parole e quelle incise sul cippo del valico più settentrionale d'Italia, al Brennero; parole che nessuno di noi, allora, conosceva. Infatti, sul cippo del Brennero è scritto:

Italia - hucusque - audita est - vox tua - Roma parens.

La coincidenza dei due concetti è evidente ed altamente significativa. E', infatti, la stessa voce che risuona laggiù, alla estrema latitudine sud, ed è la stessa nuova Italia di Vittorio Veneto che vi ha portato il fatidico nome di Roma.

Il cippo ebbe una inaugurazione ufficiale in occasione di un anniversario sacro a noi Italiani: il 24 maggio 1926. Gli Inglesi della missione britannica parteciparono alla semplice cerimonia. Le bandiere italiana e britannica furono adagiate sulla base del cippo, e si brindò reciprocamente alla grandezza dei nostri paesi.

Furono di quell'anno, 1926, le operazioni militari contro i sultanati della Migiurtinia, del Nogal e di Obbia, per assoggettare al pieno e diretto nostro dominio la Somalia settentrionale, su cui l'Italia aveva avuto fino allora un semplice protettorato.

Si preparava la base per le operazioni che, nove anni dopo, in concorso con quelle moventi dalla vecchia Eritrea, dovevano dare all'Italia il suo Impero d'Africa.

Pareva un sogno, allora, ed ora l'Impero è un blocco granitico e compatto, che avanza la sua punta meridionale verso i ricchi paesi del sud, come una gigantesca prora, della quale il nostro cippo, costruito con tanto amore e tanta fede, è il tagliamare affilatissimo, puntato verso più grandi méte.

COSIMO BERTACCHI

UN INVENTORE AMICO DI GARIBALDI

Lettere di Antonio Meucci all'Eroe

Alla Eroica Cittadina
Jessie White Mario
Antonio Meucci
Staten Island 1885

L. ALMAN 172 5th AVE. N.Y. AND NEWPORT, R.I.

È noto che Garibaldi fu costretto, dopo la caduta della Repubblica romana, a battere di nuovo le vie dell'esilio e a procacciarsi, per non morir di fame, un mestiere purchessia. Dopo aver inutilmente battuto alle porte degli amici e de' conoscenti, dopo aver bighellonato per settimane intere per tutte le vie della grande città, tediandosi e vergognandosi insieme per il forzato riposo, l'Eroe si incontrava finalmente nel fiorentino Antonio Meucci, che avendo da poco scoperto il processo per la fabbricazione delle candele steariche, aveva aperta a New York una fabbrica di candele ed offrì a Garibaldi un posto nella propria azienda. Maneggiar sugna e stoppini, invece della sciabola, affaccendarsi da mane a sera a manipolare, ad impaccare e spedir candele, invece di dettare ordini d'operazione e proclami elettrizzanti, fu la sorte accettata con sublime disinvoltura dall'Eroe, che non esitò neppure ad essere per il Meucci un operaio altrettanto rispettoso e docile, quant'era abile nel suo nuovo lavoro. Un autografo di Ricciotti Garibaldi assicura che una candela verdastra, adorna d'un nastro tricolore, conservata nel Museo del Risorgimento di Milano, è proprio una di quelle fabbricate da suo padre. Non è il caso di dubitarne.

Antonio Meucci ha diritto di essere ricordato non solo per la generosa ospitalità accordata a Garibaldi in un momento di avversa fortuna, e neppure soltanto per l'utile e pratica invenzione delle candele steariche, ma specialmente perchè il suo nome è legato indissolubilmente ad una delle scoperte più grandiose del secolo XIX, cioè a quella del telefono!... Questo grande Italiano, a torto dimenticato da moltissimi, fu certamente più scienziato che speculatore, tanto è vero che si lasciò rubare l'invenzione delle candele ed anche quella del telefono, quest'ultima attraverso le vicende ben note e che culminarono nel 1888 con la sentenza emanata dalla Corte Suprema degli Stati Uniti d'America, la quale condannava l'usurpatrice *Bell Telephone Comp.* a pagare al Meucci un compenso di 100.000 dollari. Ma era troppo tardi ormai per il grande nostro compatriotta, perchè la miseria degli ultimi anni di vita, le dolorose vicende giudiziarie, il tormento di vedersi defraudare del frutto del suo ingegno ne avevano minato la forte fibra, sì che egli chiuse per sempre gli occhi pochi mesi dopo aver incassato quei 100.000 dollari, nell'ottobre del 1889, mentre il privilegio ottenuto da Gray, Bell ed Edison aveva già loro fruttato parecchi milioni in soli dieci anni. Come è noto, il Grant, direttore della *District Telegraph Company*, avuta dal Meucci una particolareggiata relazione scritta dell'invenzione, allo scopo di esaminare se gli con-

venisse acquistare i brevetti già dal Meucci ottenuti a Washington, ma che egli non poteva sfruttare per mancanza di mezzi, non restituì all'inventore la sua relazione, dicendo che era andata smarrita. Poco dopo (1875), i giornali americani diffondevano la notizia dell'invenzione attribuita a Gray, Bell ed Edison, basata su un apparecchio, che il Meucci riconobbe essere il suo, con modificazioni di nessun conto.

È forse un retaggio indissolubile dal vero genio quello di morire in miseria ed ingiustamente dimenticati? Certamente tale retaggio fu, sino a pochi anni fa, una prerogativa degli inventori italiani, e forse le loro scoperte — che furono sempre, in ogni tempo, le più grandi — sono preordinate dalla Provvidenza ad ammonire l'umanità che nessuna gioia può accompagnarsi a quella, immensa e divina, che dà all'inventore la sua compartecipazione ai misteri della creazione. Sta, ad ogni modo, il fatto che il Meucci, al pari di moltissimi altri illustri Italiani, visse in povertà, e che solo la morte fecesi per lui giusta dispensiera di gloria.

Queste notizie sono ormai assicurate alla storia, e non metterebbe certo il conto di ricordarle, se una ricerca nell'archivio di Garibaldi, conservato nel Museo del Risorgimento di Milano, non mi avesse messo sulle tracce di alcune lettere del Meucci all'Eroe, che in questo momento più che mai gettano sul geniale quanto disgraziato esule fiorentino la più vivida luce. Due di tali lettere illustrano le vicissitudini delle ben note invenzioni del telefono e delle candele di paraffina, ma una è di interesse ancora più grande, perchè rivela e illustra un'altra invenzione del Meucci, quella della fabbricazione della carta dalla corteccia degli alberi. Per non guastare la profonda impressione, che il lettore può provare alla lettura dei tre documenti riprodotti l'uno di seguito all'altro, perchè essi rivelano la bella, semplice anima del Meucci e la grande amicizia che lo legava a Garibaldi, conviene riprodurre le lettere senza intercalarvi commenti, che ne turberebbero forse l'armonico sviluppo dei pensieri e degli affetti. Basterà far notare come la prima lettera, in data 26 dicembre 1859, si apre, con nostra meraviglia, con un esplicito accenno alla preparazione dell'impresa dei Mille: «*Il momento desiderato è arrivato?*», ed altro non menc chiaro accenno contiene il testo della lettera: «*acciocchè arriviate al vostro desiderato intento di compire la unione della bella Italia*».

Questi accenni, se io non erro, inducono a rivedere ciò che la storia della spedizione dei Mille sembrava aver fino ad oggi assodato, e cioè essersi concretata nella mente di Garibaldi l'idea della ardita impresa soltanto nei primi mesi del 1860. Indubbiamente il Meucci, nella lontana America, era già al corrente dei propositi di Garibaldi nel dicembre del 1859, e forse anche prima, se noi teniamo conto del tempo necessario affinchè una lettera di Garibaldi, portata dal Negretti, raggiungesse il Meucci in America (a Staten Island), e il Meucci avesse il tempo di rispondere. Si noti che nella cassetta di candele che il Fiorentino mandava a Garibaldi c'era un doppio fondo nascondente un fucile. La lettera si diffonde in notizie molto apprezzabili per la biografia del Meucci e sulla patente ottenuta per la fabbricazione delle candele di paraffina, l'unico suo ritrovato che gli abbia procurato un po' di benessere, peraltro assai passeggero. Allo stesso argomento si riferisce la seconda lettera del 14 gennaio del 1861, che con graziosissima arguzia accenna al febbrile lavoro dei Comitati di Provvedimento per la liberazione di Roma e di Venezia. Bellissime queste parole: «*Al medesimo consegno una cassetta di candele grandi da chiesa, una verde, una rossa e una bianca, le quali spero che il bravo Cappellano Gavazzi le accenderà quando canterà il Te Deum a Roma o a S. Marco a Venezia*».

Viene poi la lettera, secondo me più importante, del 22 marzo 1865, che dà notizia della nuova invenzione del Meucci: egli è riuscito a «*disorganizzare e privare di tutte le sostanze minerali e resinose il legname*» ottenendo che le sue fibre e filamenti siano adatti alle arti della filatura, alla fabbricazione della carta, dei feltri, dei cappelli e d'altro.

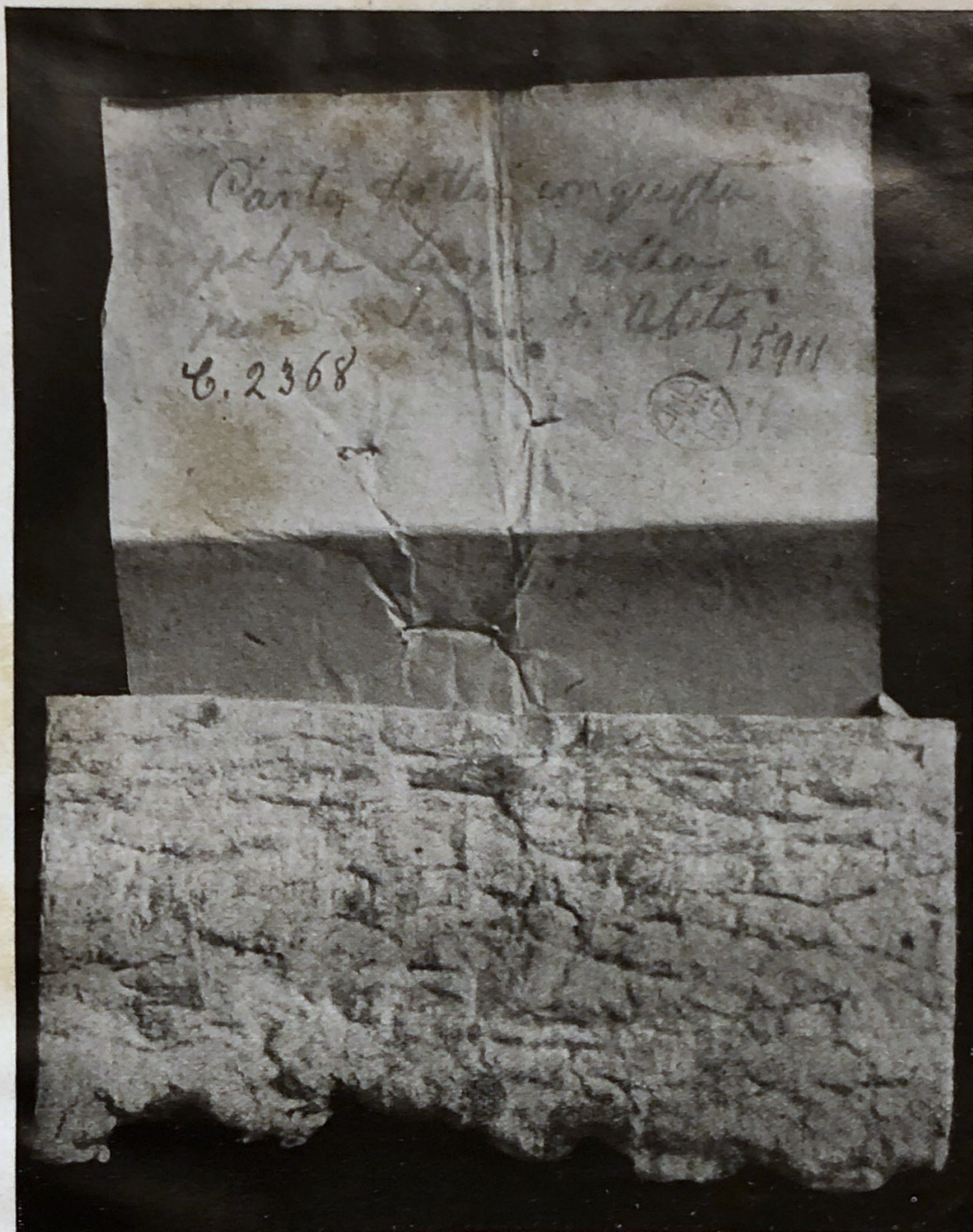
Il geniale Esule racchiudeva nella lettera un pezzo della polpa ricavata dal legno da lui usato (l'abete), e un pezzo della carta ricavata da quella, con una sua annotazione a matita.

È stata cosa ben difficile riprodurre i due cimelì per mezzo della fotografia; si è fatto il meglio che era possibile. Altri potrà sottoporre la polpa e la carta ad un accurato esame chimico, nell'intento di constatare appunto come uno dei lati più interessantti dell'invenzione del Meucci fosse quello di raggiungere il suo risultato «*senza averne lega nè colla*», com'egli diceva. Evidentemente siamo in uno stadio più perfezionato della invenzione fatta da Federico Gotlob Keller nel 1843, quando questi ricorse al legno per farne pasta da carta e ne ottenne due anni dopo il brevetto, donde poi vennero le macchine dette *sfibratori*. Assoggettava il Meucci il suo legno all'azione del vapore, prima di operare la sfibrazione, per sciogliere le resine e decomporre in parte la lignite e le altre sostanze incrostanti? La parola è, qui, ceduta ai tecnici (1),

---

(1) Il Direttore della Civica Siloteca Cormio, di Milano, esaminati tecnicamente i due cimeli del Meucci, così si compiacque rispondermi:

«Ho esaminato il campione di pasta di legno mandatomi in esame. Esso appartiene alla *Picea sitchensis* Carr.; sin. *P. falcata* Valck; sin. *P. sitkaënsis* Mayr.; sin. *Abies Menjiesii* Douglas. Questa essenza va in commercio col nome volgare di «*spruce*».

FOTOGRAFIA DEL PEZZO DI CARTA FABBRICATA CON LA POLPA D'ABETE DA ANTONIO MEUCCI, NEL 1865.

PAROLE SCRITTE SUL PEZZO DI CARTA: « *Carta fatta con questa polpa senza colla e pura di legnio di abeto* ».

il mio còmpito non potendo essere se non quello di additare appunto al loro studio il documento descrittivo della invenzione del Meucci e le due prove, che egli inviava a Garibaldi.

Dopo queste brevi premesse possiamo leggere le preziose lettere del Meucci, la terza riprodotta in nitido facsimile. Ecco la prima:

Clifton, 26 Dicembre 1859

Amico Generale,

Il momento desiderato è arrivato?

Dopo tanto tempo che aspettavo il ritorno dell'amico Negretti per fine ebbi la consolazione di vederlo venire da me la domenica scorsa 18 corrente. Egli mi ha dato i più certi ragguagli di voi e delle vostre bone fortune, come del fine talento impiegato nelle vostre intraprese, del quale mai ho dubitato, al contrario, come pure del valore dei nostri amici che stanno al vostro fianco, quali sono Spechel, Rovi, Carissimi, ecc., da me bene conosciuti. Questa domenica è stata proprio per me una vera consolazione e spero in Dio che vi terrà tutti in salute, acciochè arriviate al vostro desiderato intento per compire la unione della bella Italia. Amico Generale, altro non desidero, e, dopo, la morte. (Il patire insegna e la Prudenza ottiene).

Dunque ora parlerò di altre cose, stante che io, avendo ottenuto una patente per la lavorazione di candele dette di *Paraffina*, ossia di carbone di pietra, mi sono preso la libertà, per mezzo dell'amico Negretti, di mandarvi una mostra di questo novo genere, come spero che la accetterete e così esaminerete questo novo ramo di industria. Ma la mia disgrazia, ossia quella di noialtri Italiani, è di essere in mano di stranieri nel novo e vecchio mondo. Io mi sono ridotto a lavorare come un garzone a 15 alla settimana. Vergogna per me, la mia situazione presente mi obbliga a questo.

Nella cassa che vi spedisce Negretti quando la aprirete troverete al disopra due candelieri fatti della stessa sostanza, ma non sono molto belli perchè il formatore non mi ha fatto bene il lavoro; più due candele a tre colori e una cassetta di candele bianche, un pezzo di carbone ove si leva detta sostanza e un involto con della Paraffina in natura come sorte dal carbone per mezzo della distillazione. Questa si forma nell'olio che si brucia nelle lampade e dà una luce come il grasso, come vedrete dalle candele che accenderete. Nella stessa cassa vi è un contro-fondo e sotto a questo troverete uno schioppo, al quale Negretti vi accennerà nella sua. Perdonate la libertà che mi sono preso.

Ho avuto piacere di sentire che stavate a Bologna dall'amico Salvi il quale ha detto a Negretti che mi

Caro Generale

S. I. 22. Mzo 1865

Dopo tanto silenzio per fine prendo la penna e vi mando le nostre nove che sono ottime come spero che sarà di voi = la causa del mio ritardo, è stato che ho voluto darvi una notizia di un nuovo mio discoprimento, e non ho darvone avviso fino a tanto che sono stato sicuro del suo buono risultato. come degli sperimenti fatti dalla Società della Presa la quale a acquistato e comprato il mio Patente solo quello che riguarda alla fabbricazione di carta per la Somma di $ cento mila per tutti gli Stati Uniti il mio ritrovato dopo lunghi miei sperimenti sono arrivato a disorganizzare, e privare di tutte le sostanze Minerali e Resinose. il Legniame come pure tutte le sostanze Vegetali; e farsi che le sue fibre e filamenti siano adatte alle arti della filatura come della fabbricazione della carta &, e rimpiazzare gli Stracci di cotone lino &. come pure farne Feltro Cappelli e tutto quello che si desidera. ond qui vone acludo un campione della prima prova della carta fatta dalla Compagnia che a comprato il Patente, e loro pure dicano che con questo mio ritrovato si pole fabbricare la carta di qualunque qualità sia da giornali come da scrivere senza unire veruna sostanza di Stracci = così che la mostra che vi acludo e fatta senza veruna siga ne colla, ed è fatta del legnio il più ordinario che si trova qua che si chiama Spruss ossia Abeto ma tutti il legniami e buone – come pure la Paglia = Canna &

Ne ho avuto il patente per 17 anni come pure lo ho domandato in Inghilterra = ma amerei molto di fare qualche cosa con la nostra Bella Italia. onde perciò la

ha scritto, ma io non ho avuto mai il bene di avere nessuna lettera. Sono contento perchè almeno Salvi sta in Italia e con la sua famiglia, ed io sto in un paese straniero patendo la miseria che sono tre anni. *Mea culpa!*

Mio amico Generale, vi prego soltanto che se un giorno andate a Firenze, e si presenta con una mia mio Fratello e mio Padre, se potete ve li raccomando di lavoro, che forse a voi non mancano mezzi. Colà in quel paese ho molti di famiglia, ma non posso aiutarli.

Accettate i saluti di mia consorte, come pure i miei e ci auguriamo un felice capo di anno e salutate tutti gli amici.

Vostro aff.mo Amico *Meucci*

Staten Island, 14 del 1861

Prode Amico,

Ieri, Domenica, ho avuto il piacere di passare la giornata dall'amico Negretti e Magniosso, al quale ho condotto il vostro amico Maggiore Leggero proveniente dal Sud e che ama ritornare alla Patria non che a ritrovarvi con grande ansietà. Questo non pole innegare *(sic)* di essere stato un vostro compagno di armi, ne porta la insegna e tutte le vostre idee.

Ci ha fatto molta contentezza tanto a me che alla mia consorte avere in compagnia un uomo così pieno di patriottismo e coraggio.

Al medesimo consegno una Cassetta di candele grandi da Chiesa, una verde, una rossa e una bianca, le quali spero che il bravo Cappellano Gavazzi le accen-

vi prego della costà influenza per incoraggire gli
Speculatori e quei Fabbricanti di Carta che costà esistono
e non dubito che ne farete tutto il possibile così che
domanderei costà pure il Patente = ? Generale pare
impossibile quando si diventa vecchi si diventa ricchi
grazie al destino e meglio tardi che mai = So bene dai
giornali che avete avuto un regalo dal popolo Inglese
e che è proprio del vostro merito, e me ne rallegro

qui vi accludo pure due ritratti del vostro Capitano
Bontempo = il quale uno vestito aristocratico e l'altro vestito
da Pompiere in compagnia del mio fido cane simbolo
della fedeltà

Voi non mi avete mai risposto a una lettera
che vi mandai a Londra per mano del Sig. Negretti e che
conteneva il Diploma che vi avevano fatto Membro
onorario della compagnia dei Pompieri ove sono io e che
ora vi mandano pure lo Spillo che tutti portano, ossia
medaglia che vi rimette il committato

Noto) Il processo da me ritrovato come vi ho detto al di sopra
per ottenere i ~~filandi~~ filamenti e senza veruna machina
a vio come anno fatto fino ad ora con i vecchi ritrovati
tanto di America come di Europa così che il montare
una fabbrica costa non molto

Altro non ho da dirvi che vi saluto come da parte
di mia consorte

Credete al Vostro
Ant.o Meucci

derà quando canterà il *Tedeum* a Roma o a S. Marco a Venezia.

Qua gli affari politici sono causa della discussione degli Stati Uniti e il commercio tutto è paralizzato, e non so come anderà a finire.

Stante la mia età e i cattivi affari passati, non so se mi condurranno a rivedere la mia Italia che tanto desidero dopo il felice da voi risultato. Gloria a voi e alla vostra costanza, e a tutti quei bravi che non vi hanno mai abbandonato e che spero finirete fino al compimento del riscatto.

L'amico Leggiero vi informerà della nostra situazione, come della malattia di mia consorte, la quale vi fa tutti i dovuti complimenti, come accettate dal

Vostro Amico *Antonio Meucci*

C'è un passo della terza lettera del Meucci a Garibaldi che merita un chiarimento o che, quanto meno, pone un dubbio di interpretazione: «*Generale, pare impossibile, quando si diventa vecchi si diventa ricchi*». Si riferiscono queste parole a lui, Meucci, cioè al guadagno che gli veniva dalla vendita della nuova patente, o si riferiscono a Garibaldi, che aveva ricevuto doni di ammirazione dagli Inglesi? Se le riferiamo al Meucci sembrano contenere una contraddizione, perchè se egli domandava a Ga-

UNO DEGLI ULTIMI RITRATTI DI ANTONIO MEUCCI. (1887)

ribaldi che lo aiutasse a diffondere in Italia la sua invenzione voleva dire che aveva guadagnato poco. Se a Garibaldi, sembrano sproporzionate al benessere derivante a lui dal dono degli Inglesi, e, forse, possono sembrare un po' troppo confidenziali. Io propendo a credere che quelle parole si riferissero allo stesso Meucci, che vedeva aprirglisi davanti la possibilità di uscire dalla miseria.

Ma vi riuscì poi? Conseguì con quella nuova sua invenzione quella agiatezza che ne sperava? Possiamo rispondere di no, sulla scorta di un'altra sua lettera dell'ottobre 1887 a Teresita Garibaldi, ch'egli chiamava per errore col nome della madre di lei, Annita, evidentemente perchè nella sua mente era ancora vivo il ricordo della prima, eroica moglie di Garibaldi. Lettera piena di dolore e di sconforto. La vecchiaia pesava ormai sul Meucci, che aveva 83 anni compiuti e si trascinava fra le ombre dello sconsolato tramonto, travagliato anche dalla miseria. « *Troverete forse il modo di assicurarmi dalla fame gli ultimi giorni* ». Quanta tristezza! E quanta commozione in noi leggendo questo documento, che è perfino terribile nella sua semplicità e nella sua chiarezza, se pensiamo che l'Esule, benchè molto vecchio, chiamava *giovane* l'Italia governata da Francesco Crispi, che, infatti, degli uomini politici italiani del Risorgimento dimostrò di essere il più giovane, il più capace di guardare nel futuro.

Leggiamo:

Staten Island, New York, 1° ottobre 1887

Carissima Anita,

Di tutti i membri della famiglia vostra, voi sola, memore della amicizia che esisteva fra me e vostro padre, mi scriveste avanti la estinta mia consorte, ed io ed ella vi fummo grati, e riconoscenti. Oggi vi scrivo io per dirvi che, vecchio quale sono, mi trovo in gravi strettezze. Non è per chiedervi un soccorso personale che vi espongo così con immenso dispiacere lo stato degli ultimi 80 anni della mia vita, ma per interessarvi onde mi sia dato aiuto dal governo della giovane Italia, che non dimentica i sacrifici fatti per la sua grandezza.

Scrissi questa estate a Menotti, ma non mi rispose. Voi certo non vi dimenticherete di rispondermi e profittando dell'assunzione al potere del vecchio patriotta Crispi, troverete forse il modo di assicurarmi dalla fame gli ultimi giorni.

Vi mando la mia fotografia e più quella della casa, ed avrò caro se le terrete come ricordo di sincero amico.

Non so quando cesserà il processo intentato a Bell dal governo di questa Repubblica per la proposta del telefono, che io ho inventato e che feci conoscere per il primo e che, come saprete, mi fu defraudata.

Vorrei vedere affermati i miei diritti di inventore prima di morire, e se tale fortuna mi sorridesse, mi ricorderei degli amici che mi sostennero e confortarono.

Intanto vi bacio in un coi vostri figli affettuosamente e saluto di cuore il vostro valoroso marito.

Per la vita *Antonio Meucci*

Era uno stupendo vecchio dall'occhio vivo e penetrante e dall'ampia fronte geniale. Uno dei suoi ultimi ritratti lo mostra seduto vicino a un tavolo, su cui è posata una delle ben note e diffuse fotografie di Garibaldi fra il 1860 e il 1867; tiene sulle ginocchia le Memorie dell'Eroe. E le dediche agli amici lo ricordavano appunto nella sua profonda fedeltà ed amicizia a Garibaldi: « *l'amico di esilio di G. Garibaldi* », « *l'amico di Garibaldi* »... come se quello fosse l'unico titolo per cui i posteri non dovessero dimenticarlo mai più.

ANTONIO MONTI

« ECCO ANTICOLI CORRADO, IL PAESE CARO AGLI ARTISTI DI TUTTO IL MONDO ». *(Fot. H. Körte)*

NEL PAESE DEGLI ARTISTI

Un digradare di casette brune, che dalla cima del colle precipitano giù in basso, fin presso il torrentello spumoso; viuzze anguste e nere e, in tutte le direzioni, scale e scalette dagli stretti gradini scavati nella roccia, alti e irregolari, consunti e sbriciolati. In cima al colle, la vastissima e caratteristica piazza, respiro del paese, tutta luminosa e gaia, libero campo ai giuochi dei bambini, punto di ritrovo di uomini e di bestie.

Ecco Anticoli Corrado, il paese caro agli artisti di tutto il mondo.

Lo « scoprì », pare, un pittore svizzero. E subito dopo si arrampicarono fin quassù italiani e tedeschi, francesi e inglesi, belgi, olandesi, danesi, russi, americani, australiani, giapponesi, cinesi, perfino un negro. Il grazioso paesello, alle falde dei Monti Ruffi e dominante la dolce valle dell'Aniene, risuonò di tutti gli idiomi; per i suoi vicoli si aggirarono, vestiti in strane fogge, i più bizzarri tipi di artisti: folte capigliature meridionali, bionde teste nordiche, volti glabri o barbe incolte.

Le grige casette, respiranti ciascuna il fumo di quella sottostante, accolsero cordialmente nelle cucine affumicate i curiosi ospiti, battezzati subito in massa con il nome di « inglesi », e offrirono loro i letti monumentali, sopra i quali pendevano il prosciutto di montagna, i mazzi di cipolle, la vescica di strutto. E là dove entravano luce e sole, sorsero d'incanto gli studî: strani studî dalle pareti a calce e il soffitto a travicelli. Ma tutto il paese, tutta la campagna intorno divennero un unico grande campo di lavoro: cavalletti e tavolozze spuntarono ovunque, presso la fonte e all'ombra delle querce, nella grande piazza solatìa o negli angusti vicoletti, nel giardino del castello dominante la vallata e negli angiporti tenebrosi.

Non la chiesa di S. Pietro, dell'XI sec., dichiarata monumento nazionale quando l'umidità e l'incuria avevan già quasi completamente distrutto i mosaici e gli affreschi del '300, non il quasi abbandonato Castello dei Vetoli attirarono ad Anticoli tanti artisti nostrani e stranieri; bensì la bellezza delle sue donne e dei suoi uomini, il fascino di questa terra semplice, ospitale e gentile.

E chi vi mise piede per restarvi due giorni, vi rimase dei mesi, vi tornò l'anno seguente e i successivi, così che la colonia d'artisti divenne sempre più numerosa. Tra i più fedeli, Augusto Corelli, Antonio Mancini, Michetti, Sartorio, Selva, Orazio Amato, Alberto e Giuseppe Carosi, Arturo Martini, Carena, Ferrazzi, Mayer, Gaudenzi, Carlandi, Coromaldi, Cifariello, Petiti, Limongelli, Noci, De Carolis, Giulio Monteverde, Barrera, Fausto Pirandello, Ortolani, Cecconi, lo

« UN DIGRADARE DI CASETTE BRUNE, CHE DALLA CIMA DEL COLLE PRECIPITANO GIU'... ». *(Fot. H. Körte)*

spagnolo Barbasan, lo svizzero Lendorf, il brasiliano Freitas e tanti e tanti altri. Nel 1914 Anticoli arrivò ad ospitare oltre 150 fra pittori e scultori: di tutte le scuole, di tutte le tendenze. Ed ognuno interpretava, attraverso la sua sensibilità, il carattere del luogo, i tipi, i costumi degli abitanti.

Sciamavano la mattina verso la pianura o i monti e tornavano a sera bruciati dal sole, inebriati dall'aria purissima, e magari da due begli occhi di donna, che avevan sorriso loro tutta la giornata (instancabili, queste modelle!). La sera, poi, seduti in piazza, sulle scalette esterne delle rustiche case, organizzavano feste, alle quali accorrevano numerosi i villeggianti dai paesi vicini e fin molti Romani. Così, proprio alla vigilia della guerra mondiale, in località detta « Le querce d'Orchileo » si svolse un Trionfo di Bacco, che per la sua grandiosità è rimasto quasi leggendario.

Bacco — se non erriamo, impersonato dal pittore Orazio Amato — a cavalcioni di un'enorme botte trainata da due buoi dalle corna dorate e infiocchettate, cinto di pampini e con in mano una coppa ricolma di biondo nettare, procedeva solenne fra le querce e gli ulivi inargentati dalla luna. Lo seguivano, in una fantasmagoria di luce di torce e di bengala, le Baccanti, i Fauni, Atteone, gruppi di pecore e di montoni. Sui tripodi, intanto, bruciavano gli incensi e tutto intorno si svolgeva una ridda infernale, al suono di zampogne, pifferi, zufoli e tamburelli. Ad un tratto, si faceva un grande silenzio, e Bacco declamava, con voce tonante, il ditirambo: *Evoè, Evoè, Salvète!*, mentre mille mani protendevano verso i mescitori le capaci coppe. Fra danze, canzoni e libazioni, il baccanale durò fino all'alba....

Poco dopo scoppiava la guerra europea: e i compagni di lavoro e di baldoria, che avevano in comune gli stessi sogni d'arte, dovettero tornare più che in fretta ai loro paesi, vestir la divisa, combattere gli uni contro gli altri.

Terminata la guerra, tornarono ad Anticoli artisti nostri e stranieri, ma, specialmente questi ultimi, in numero assai minore. Sopraggiunse poi la crisi mondiale. Tempi duri per gli artisti tutti: e gli stranieri dovettero rinunziare a passare il mare e i monti. Anticoli divenne un sogno irraggiungibile. Seguitarono, invece, a recarvisi, e vi si recano tuttora, nella buona stagione, numerosi pittori nostrani, specialmente romani. In un'ora di treno dalla Capitale, essi giungono a Mandela, in dieci minuti di autobus lungo l'Aniene, al ponte di Anticoli: e mentre il postale prosegue per Subiaco, il fedele di Anticoli, a

« ... SCALE E SCALETTE DAGLI STRETTI GRADINI SCAVATI NELLA ROCCIA... ». *(Fot. H. Körte)*

ARIA OTTIMA AD ANTICOLI, E GENTE SANA: NON V'E' DA DUBITARNE! *(Fot. H. Körte)*

UNA GIOVANE MODELLA DAL BEL VOLTO SERENAMENTE PENSOSO... *(Fot. H. Körte)*

piedi o in un traballante calessino — se si è ricordato di avvertire in tempo compare Iacovelli perchè scenda giù a rimorchiarlo — sale i 4 km. che lo dividono dal paese. E arrivato lassù, nella grande piazza, che si gloria nientemeno di una fontana di Arturo Martini, egli ritrova tutto così come l'ha lasciato uno o molti più anni prima: la vecchietta con la conocchia sull'uscio della sua casa, e lo « scemo » appoggiato al suo albero preferito, e la nidiata di marmocchietti dalle guance sode e rosse, e i maialini biondi e bruni grugnanti qua e là.

Anticoli non muta aspetto col volger degli anni: nè telefono ancora, nè un solo apparecchio radio, nè il più modesto caffè. Ma da un anno, su di una casa della piazza, si può leggere una targa pomposa: « Galleria d'Arte Moderna ». E in tre stanzette, sculture e quadri offerti dagli artisti che han frequentato il paese presentano un interessante contrasto di scuole e di tendenze.

L'antico feudo di Corrado d'Antiochia (donde l'aggiunta di Corrado al nome di Anticoli, che pare derivi da Ante Colles — dinanzi ai colli —) ha conservato attraverso i secoli tutte le sue caratteristiche, e la proverbiale bellezza delle sue genti si è trasmessa di generazione in generazione. Per convincersene, basta aver visto comare Antonia, i cui occhi vellutati sono tutto un riso, mentre vi dice fiera: « Io sto per tutto il mondo! ». Allude la bella donna agli innumerevoli suoi ritratti, che ornano le gallerie private e pubbliche del vecchio e nuovo continente. O aver osservato Mamma Domenica, quasi ottantenne, salir su per una di quelle ripide scalette con un portamento da regina: nel viso nobilissimo, ormai solcato da mille rughe, brillano ancora due occhi neri meravigliosamente vivi ed espressivi. Vien fatto di domandarsi per quale miracolo queste misere contadine conservino, nonostante l'ampissima gonna increspata, le cioce e il busto tradizionale, una così profonda distinzione, una così straordinaria regalità di sguardo e di atteggiamento. E non ci si stupisce più che decine di artisti, e fra i più famosi, se le siano sposate, queste donne; e che esse, deposto il busto e le cioce, abbiano saputo essere signore fra le signore e occupare degnissimamente il loro nuovo posto, a contatto con autorità e personaggi illustri.

Donne nelle quali la bellezza è unita a una grande intelligenza, ciò che spiega il segreto del loro successo: da semplici modelle esse hanno saputo rapidamente elevarsi a consigliere ed ispiratrici, preziose collaboratrici dell'artista, che non ha saputo poi più vivere senza di loro. Alcune han finito addirittura col darsi all'arte e sono oggi pittrici o scultrici tutt'altro che disprezzabili, vincitrici di premi e di concorsi.

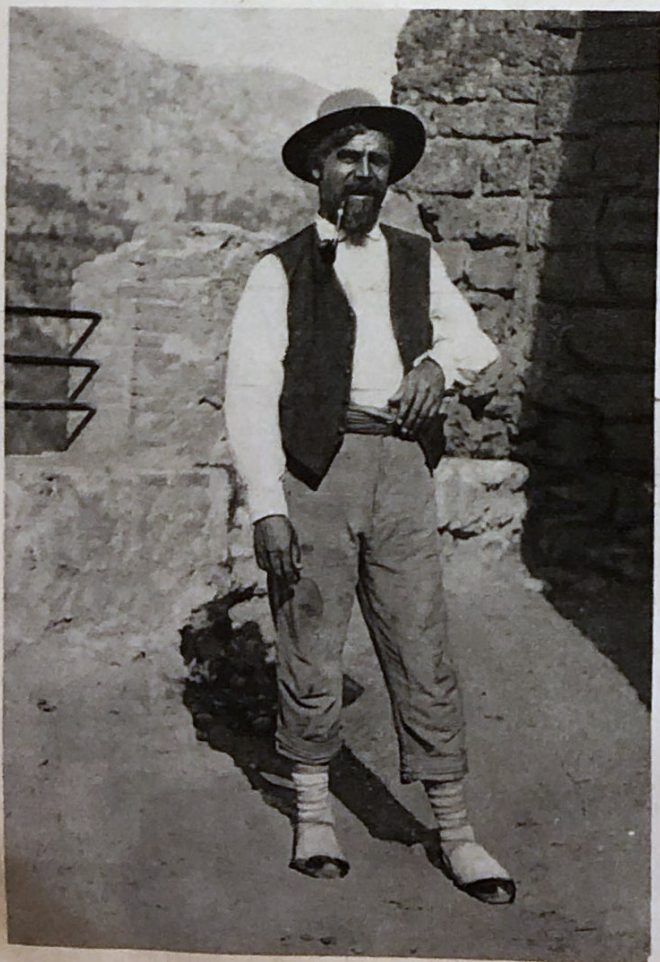
RAGAZZE DI ANTICOLI NEL TIPICO E PITTORESCO COSTUME LOCALE. (Fot. H. Körte)

E' proprio questo uno degli aspetti più caratteristici e interessanti della vita anticolana. L'aria che si respira in questo paése è così impregnata d'arte, che anche taluno che non ha mai pensato di prendere una matita in mano, appena giunto ad Anticoli si affretta a farsi prestare una tela, un pennello, qualche tubetto di colore, e improvvisato alla meglio un cavalletto, ritrae da mattina a sera vecchie mura o visetti freschi e ridenti. Sarebbe però esagerato affermare che a questo improvviso sacro fuoco corrispondano sempre risultati molto felici...

Gli stessi paesani, vissuti a continuo contatto con l'arte, sono ormai artisti per istinto: la loro intelligenza si è aperta, raffinata, ha preso spesso l'impronta della genialità. Tipico il caso di Mario Toppi, figlio di contadini, che a furia di frequentare gli studî degli artisti, rendendo piccoli servigi, un bel giorno ha trovato naturalissimo di mettersi anche lui a disegnare: e ne son venute fuori delle Madonne e degli angeli di un primitivismo rustico, che hanno incontrato grande favore, soprattut-

LA COMARE E L'AMICO SUO FEDELE... (Fot. H. Körte)

DOLCI ARMONIE TRAGGONO ANCORA GLI ZAMPOGNARI DAL LORO STRUMENTO RUSTICANO. *(Fot. H. Körte)*

GIGGI IL MORO, NEL 1911. *(Fot. Michelesi)*

to nell'America del Nord. Anche i bambini, armati di gesso o di carbonella, traccian segni più o meno artistici ovunque trovano dieci centimetri di superficie liscia, e maneggian la creta con grande sicurezza, insegnando alla maestra quanto sia facile creare Abissini e tucul...

Giggi il Moro, zampognaro della Regina e modello di fama internazionale, è stato certo il più bell'uomo di Anticoli, e ne è oggi il più bel vecchio. I magnifici occhi neri, il profilo purissimo, la figura tuttora diritta e signorile, gli atteggiamenti pieni di dìgnità, il suo procedere lento e maestoso, colpiscono ancor oggi profondamente. Ma anche per lui i tempi sono brutti. Poco lavoro sia come modello, sia come zampognaro, chè negli alberghi di Roma, dov'era spesso chiamato dai forestieri, c'è ormai poco o nulla da fare. Zampognaro di classe, vincitore — nientemeno! — di un primo premio al veglione del Costanzi quaranta o cinquant'anni fa. — Quella sera — egli racconta, mentre la fiamma del camino illumina il bel volto abbronzato — tornando a casa si vide correre incontro la moglie, la quale, tutta ansimante, lo avvertì che c'eran le guardie ad aspettarlo. « E che me servono a me le guardie? » fu la risposta di Giggi, che aveva la coscienza tranquilla. Le guardie dovevano condurlo a Palazzo Reale: la Regina Margherita,

SUL FIANCO DEL COLLE, FRA I CIPRESSI, IL PICCOLO SILENTE CIMITERO DI ANTICOLI. (*Fot. H. Körte*)

« E DEL GRAVE OCCHIO GLAUCO ENTRO L'AUSTERA - DOLCEZZA... ». (*Fot. H. Körte*)

VERSO I PASCOLI ALPESTRI DEI MONTI RUFFI. *(Fot. H. Körte)*

che era intervenuta al veglione, voleva risentire lo zampognaro di Anticoli. E andò così, vestito com'era, con la fascia rossa alla vita e le cioce con le stringhe, « che parevo Gasparone! ».

Da quella notte, Giggi il Moro, per quindici anni, ad ogni vigilia di Natale varcò la soglia del bel palazzo di via Veneto e accanto al Presepio suonò sulla sua zampogna le dolci arie di Natale, alla presenza della Regina e di tutta la Corte. « Ma una volta s'inquietò con me, la Regina tanto bella e buona e che mi chiedeva sempre: — Come stai, zampognaro? — seguita a raccontare Giggi, ormai tutto preso dai ricordi di un tempo felice. — Nevicava e così, invece delle cioce e dei guardiamacchia (calzoni corti di pelle di pecora, usati dai pastori), avevo messo le scarpe e i calzoni lunghi. Quando la Regina mi vide, — Non farlo più! — mi disse seria. — Se ci tieni proprio alle scarpe e al resto, porta almeno con te il costume per indossarlo qui —. Cento lire per volta, mi davano — sospira Giggi — e poi l'albero di Natale aveva sempre un regalo anche per me. Un anno, una « cuccuma », quella... ». E il bellissimo vecchio si alza, la tira fuori con grande cura da una credenzetta, e me la porge, accarezzandola quasi con lo sguardo. L'argentea « cuccuma » della Regina fa una figura veramente regale tra i pochi cocci che costituiscono le misere stoviglie familiari.

Paese povero, Anticoli. I suoi abitanti — poco più di un migliaio — contendono il terreno alla roccia a palmo a palmo, lavorando tenacemente, amorosamente. Una volta la settimana giunge da lontano il venditore di generi varî e allora il banditore ufficiale, che è anche lo spazzino del paese, dà di fiato nella sua trombetta, gridando poi a squarciagola: « Se butta i bannu! E' arrivato i Napoletano con pasta, arenghe, saraghe, sapone e baccalàaa! ».

Ma altre volte il bando è « buttato » per meno graditi annunci. Suona la trombetta ad ogni crocicchio, e la voce del banditore si diffonde con una lieve cadenza di melanconia fin nell'interno delle misere casette dalle cucine affumicate: « Domani arriva l'esattoreeee... ».

E' la sera di S. Giuseppe. La funzione è finita. I paesani escono a frotte dalla chiesa, le vecchie in costume, le giovani in vestiti quasi cittadini. E tutte e tutti si fanno attorno a una piccola imagine di S. Giuseppe, che viene riportata nella casa della Confraternita. Precede un contadino-tamburino: e il rullo del tamburo si fa sempre più intenso, quasi frenetico, mentre freneticamente i fedeli baciano a turno la sacra imagine. Sembra un quadro di Michetti. Poi tutti si sparpagliano qua e là, scivolando per le scalette nere, non più che ombre ormai, mentre la notte imminente inghiotte la vallata.

A. M. GOBBI BELCREDI

NINFEE DI GHIACCIO: I CANDIDI PETALI SI FORMANO INTORNO AI CIOTTOLI EMERGENTI DALL'ACQUA. *(Fot. dell'A.)*

L'INVERNO ARTISTA

Per una sensibilità media, non avvezza a cogliere la tenue sordina cromatica di un paesaggio di neve e impotente ad assaporare la carezzevole armonia delle curve, le fluidità fuggevoli delle prospettive; per chi non sente e non comprende l'arcana intimità delle cose, e della natura percepisce solo le esteriorità più palesi e le manifestazioni più evidenti; per il comune mortale, diremo, il manto di neve, che dalle balze alpestri si spiega in prolissi paludamenti giù nelle valli e si diffonde sin nella pianura, non è altro che un funereo lenzuolo, che cancella e soffoca ogni palpito di vita, infondendo al paesaggio uno squallore di morte, una sgominante desolazione, che accora e intimidisce. Ma la superficiale impressione, che informa il concetto corrente, si dilegua presto se, diffidando della propria emotività, l'osservatore osa avventurarsi nel mondo interdetto, e cerca di interpretarne i caratteri e la fisionomia.

La prima sensazione che si avverte è il silenzio assoluto che incombe sul luogo in cui ci troviamo: una pace di tomba, una quiete così assoluta, senza un soffio e senza un brivido di vita, che vi coglie una specie di sbigottimento, l'impressione paurosa di essere soli e come sperduti in quell'immensità di neve; e, impotenti a reagire contro la subitanea ed invincibile inerzia della volontà e dell'istinto, subiamo il fascino fatale di quel biancore immacolato, che par ci attiri nel suo amplesso, debba inghiottirci e seppellirci da un momento all'altro.

Dopo quell'attimo di smarrimento, ci sentiamo come penetrati da una fervida ebrietà fisica e morale, come invasi da una intensa esaltazione vitale, e sentiamo vibrare ogni fibra del nostro io, mentre il meccanismo dell'intelletto sembra agire vorticosamente, come quando al movimento d'un orologio viene a mancare il ritmo del regolatore. Pare che le facoltà psichiche abbiano centuplicato la loro capacità creativa; le idee vengono a galla e si affollano come attratte da un magnete, si allineano in pensieri e formano nessi logici, concretandosi in concetti insospettati, in una chiara intuizione di problemi e di leggi ben definiti.

E, contrariamente a quanto avviene in altri casi di parossismo mentale, salda rimane la coscienza del proprio essere; l'effervescenza vitale essendo uniformemente distribuita, non mai come in quei rapidi istanti vi sentite disposti e gagliardi, e la vita vi par più bella e gioiosa.

A suscitare questa specie di estasi, oltre al silenzio ermetico, concorrono altri agenti stimo-

MORBIDI GUANCIALI DI NEVE SUI TETTI DELLE BAITE VALDOSTANE. *(Fot. dell'A.)*

lanti, come il diffuso biancore, lo sfolgorio della neve, la luce radiosa e, sopra tutto, l'aria finissima ed ossigenata, che vi penetra in tutti i pori, circola in ogni cellula dell'organismo, alleggerendovi dei mali umori, e adattando il vostro stato d'animo all'ambiente calmo e festoso che vi circonda.

Da prima, girando lo sguardo sul meraviglioso panorama che vi attornia, i particolari vi sfuggono; abbracciate confusamente l'insieme, notando solo vagamente la distribuzione delle masse, come se osservaste un diluito abbozzo d'acquerello. Ma poi, i particolari si precisano, risaltano sugli sfondi, si modellano nella prospettiva, sollecitando ad esaminarli partitamente, ad ammirare la loro singola bellezza.

Ma, a quale degli innumerevoli capolavori naturali concedere prima la vostra attenzione? Come quando al primo entrare in una esposizione d'arte, davanti a tanta profusione di opere, variamente insigni, rimanete perplessi a quale offrire la freschezza del vostro giudizio, nello stesso modo si resta

CASE DI PONT-SERRAND (LA THUILE) SOTTO LA NEVE. *(Fot. dell'A.)*

LA NEVE RAGGELATA DA' SOLIDITA' AGLI AEREI INCANTESIMI... *(Fot. dell'A.)*

titubanti al cospetto delle magnificenze della natura e lo sguardo erra dall'una all'altra, indeciso su quale posarsi e concentrarsi.

Abbandoniamoci al caso: vaghiamo liberamente fra le quinte del nivale scenario, inoltriamoci nei labirinti della montagna, ove ci porta il capriccio e ci invita l'amenità dei luoghi.

Illuminata di sghembo ed incorniciata dai costoloni dei contrafforti, una cortina di balze campeggia nel quadro, imponendosi alla vostra attenzione. La nevicata ha smussato le asperità delle rocce, ha imbottito gli anfratti, aggraziando ovunque la rudezza delle forme, addolcendo l'aspetto selvaggio della montagna. L'aria è talmente limpida, che i più minuti particolari spiccano, come in un quadretto olandese; e il cielo è così turchino, che le dentellature della cresta sembrano tagliate con le forbici in un foglio di carta. E quale gamma di tinte e di sfumature! Quale tavolozza potrebbe rendere l'abbagliante vivezza delle luci, che dal roseo dorato si avvivano di tutte le gradazioni del car-

NEVE E BRINA: IL SENTIERO S'INOLTRA IN UN PAESAGGIO FIABESCO... *(Fot. dell'A.)*

LA STRADA PER CHAMPOLUC (VALLE D'AYAS): SOTTO IL SOLE RADENTE LA NEVE SCINTILLA E S'INFIAMMA... (*Fot. dell'A.*)

nicino e del fuoco? E come tradurre la morbidezza delle ombre, ora appena accennate con impercettibili pennellature azzurrognole, ora distese e diluite a colpi di spatola, e che, a seconda delle combinazioni cromatiche e del gioco dei riflessi, hanno, volta a volta, la lucida patina del raso, l'opalescenza della madreperla, la vellutata freschezza del pastello, tingendosi di indefinibili tonalità celesti, verdognole e violacee?

Di ora in ora, declinando il sole, la plastica del paesaggio si modifica gradatamente col diffondersi delle ombre, che velano e quasi cancellano motivi e particolari, variandone totalmente la disposizione e il valore: il chiaroscuro perde a poco a poco di vigore, svanisce coll'assottigliarsi delle luminosità, finchè non risalta più che il profilo della membratura, la fonda scena alpestre riducendosi al raccorcio d'un basso rilievo. Poi, appena il sole si nasconde dietro la giogaia, quella ridda di colori e quell'incanto di figurazioni spariscono subitamente; dalla bassura del bacino al sommo dei monti si stende una velatura uniforme, che dà al paesaggio un aspetto spettrale, uggioso, facendo ad un tratto dileguare da voi l'entusiastica ammirazione che dianzi vi infiammava.

Al sole morente, sotto certi angoli di luce, le distese di neve scintillano come venturina; sembrano colate di metallo in fusione, e, in certe pieghe del terreno, che si adombrano di velature turchinicce, guizzano sfavillii di brillante, come se la superficie nevosa fosse spalmata di polvere diamantifera. Per la secchezza costante dell'aria e la bassissima temperatura di certe località, i cristalli di neve conservano intatta la forma stellare, assunta al momento della congelazione. Si adagiano un sull'altro senza far corpo con la massa, come granellini di rena; per cui i minuscoli prismi di ghiaccio, i fili, gli aghi e le laminette del fiocco di neve riflettono, condensano e respingono i raggi solari a fasci, a folgorii e a faville, secondo il gioco delle incidenze e rifrazioni luminose.

Quanti fenomeni da osservare, e quanta materia di indagini per una mente curiosa di penetrare il perchè delle cose! Eccoci al limitare di una foresta; inoltriamoci sotto le fronde, e vediamo un po' come gli alberi si comportano contro le insidie della neve.

Sembra di entrare in una moschea moresca, dal pavimento di marmo, dal colonnato di porfido e dalle mille volte e cupolette d'alabastro, ricamate di arabeschi, traforate come pizzi, a traverso le quali scende una luce verdognola di

LA SELVA SEMBRA SCAVATA E SCOLPITA NEL CRISTALLO E NELL'AVORIO. *(Fot. dell'A.)*

FANTASTICA DECORAZIONE DI GHIACCIO FORMATA DAL LENTO STILLICIDIO DI UN CANALE.

cripta. L'incanto è breve; per goderne tutta la dolce soavità bisogna approfittare della calma atmosferica che segue un'abbondante nevicata. Che la temperatura si alzi un tantino, o che soffi un alito d'aria, tutta quella miracolosa architettura si sgretola, si sfascia e si dissolve in pochi minuti: la compagine del fragile edificio risiede tutta nella leggerezza del materiale. Che un ramo si scuota e faccia crollare il cumulo di neve che vi si era adagiato sopra, un punto di appoggio venendo a mancare, l'equilibrio si sposta, la effimera costruzione si smantella a poco a poco, una rovina chiama l'altra, finchè tutto non sia a terra, in frantumi.

Se non che, talvolta, per un rapido cambiamento di temperatura, le falde di neve si attaccano saldamente ai ramoscelli, così da dare una certa solidità e compostezza agli aerei incantesimi, non senza detrimento delle povere

UN POLIPO DI GHIACCIO... *(Fot. dell'A.)*

ABETI BRINATI: LA RAMAGLIA APPARE DI FRAGILE VETRO. *(Fot. dell'A.)*

BIANCHE CAMPANULE DI GHIACCIO, APPESE AI FILI D'ERBA CHE ESCONO DALL'ACQUA. *(Fot. dell'A.)*

SULLE RIVE DEL LAGO COMBAL (COURMAYEUR) L'ERBA FIORISCE DI COROLLE DI CRISTALLO... *(Fot. dell'A.)*

piante, che devono sopportare il greve pondo. Quando i grumi si coagulano e alla nivea ornamentazione si aggiunge la fioritura della brina, lo spettacolo è d'uno splendore indescrivibile. Cespugli ed alberi paiono fusi nel vetro, le fronde e i fili d'erba sono inguainati in una diafana pasta di ghiaccio, la selva tutta sembra scavata e scolpita nel cristallo e nell'avorio.

La neve compone scenari luminosi, di ampie prospettive, sbizzarrendosi magari in estrosi spunti ornamentali, che costituiscono gaie trillanti notazioni nella sinfonia del quadro. Il gelo, invece, predilige il bozzetto, la scherzosa macchietta, le figurazioni piuttosto decorative.

Lo stillicidio da uno strapiombo di roccia, o da un pensile canale offre motivo al gelo di sbrigliare la sua scapigliata fantasia creatrice. Qui, stalammiti e stalattiti di ghiaccio trasfigurano un banale anfratto in fauci dentate d'un fiabesco mostro antidiluviano; là, cortine e festoni di alabastro pendono sulla soglia d'una grotta, come a meglio custodire il mistero che vi è nascosto; altrove, dalle sporgenze d'un dirupo, s'alzano gigantesche canne d'organo, a traverso le quali il vento trae paurosi ululati. Se, poi, il gocciolìo dell'acqua irrora ciuffi d'erbe e cespuglietti, che si rivestono d'una guaina di ghiaccio, allora spuntano dal suolo strane vegetazioni da flora abissale, fra cui brancolano faunesche creature di leggenda: groviglio di alghe, polipi e meduse dai tentacoli divaricati e pendenti, grotteschi mostricciattoli, che ricordano la allucinante iconografia dei bestiarî medioevali.

Sullo specchio d'una sorgiva s'aprono le corolle a stella di curiose ninfee: attorno ai ciottoli emergenti si sono formati petali di ghiaccio, e la illusione è perfetta. Poco oltre, un ruscello, che sgorga dalle viscere della terra, esala un alito di vapore; di notte, per effetto del rapido abbassamento della temperatura, questo vapore si deposita in minutissimi cristalli di ghiaccio sulla cima delle erbette che escono dalla superficie dell'acqua, cosparsa alla mattina di una vaghissima scintillante fioritura di margheritine di ghiaccio. E sui margini del rivoletto si allineano teorie di bianchissime anfore, appese ai fili d'erba che pendono dall'argine...

Com'è possibile non lasciarsi sedurre dalle innumerevoli attrattive dell'inverno alpino? Palestra di ogni ardimento, miracoloso taumaturgo dei malanni fisici, l'inverno alpino è pure un insuperabile artista, dalla vena sempre alacre e dai più impensati temi plastici e pittorici.

GIULIO BROCHEREL

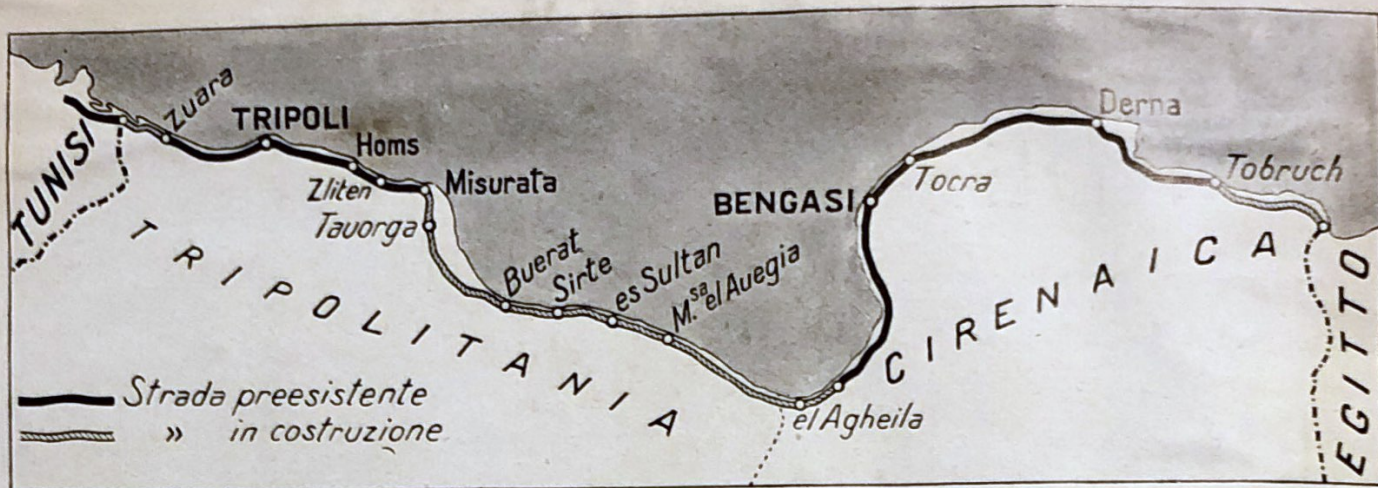
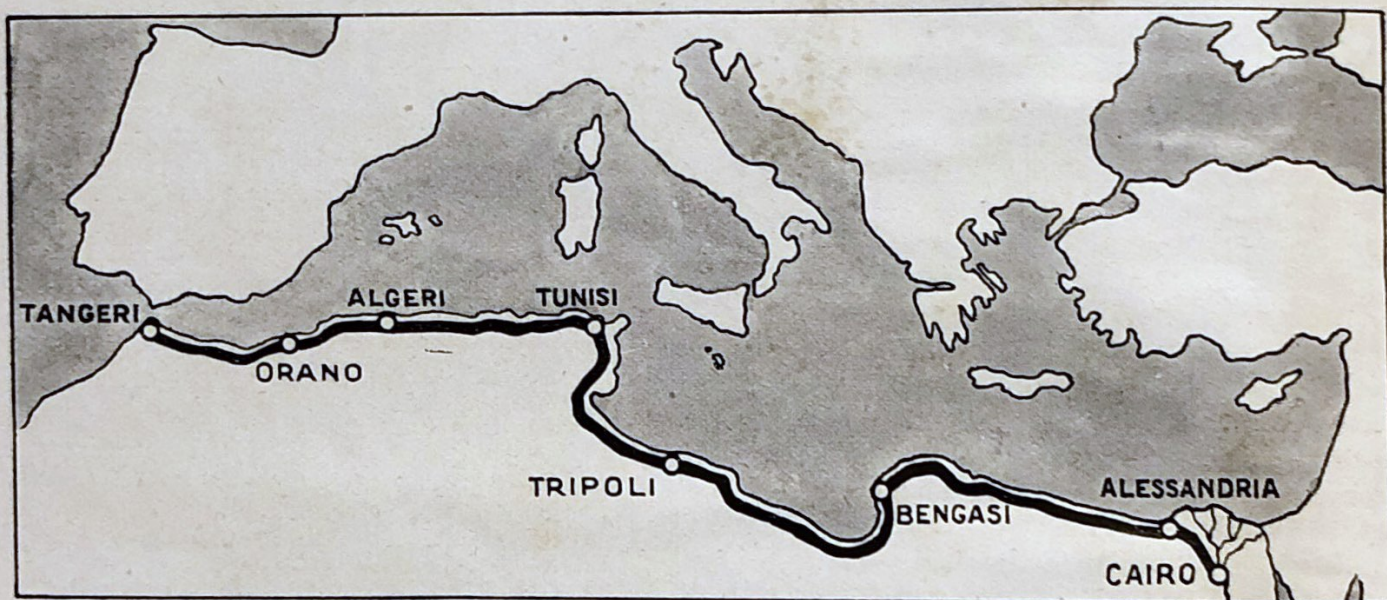
LA GRANDE LITORANEA LIBICA

RAMPA D'ACCESSO A BUERÀT. *(Fot. Vitali)*

Mentre l'Italia imperiale compie la sua storica missione di civiltà, creando arditamente in Etiopia una grande rete stradale, che culminerà con la congiunzione dell'Eritrea alla Somalia, e cioè del Mar Rosso all'Oceano Indiano, ecco aprirsi alla circolazione, nello stesso continente, un'altra stupenda opera stradale nostra, la grande litoranea libica, che unirà la Tripolitania alla Cirenaica attraverso il profondo golfo della Sirte. L'esecuzione di quest'opera, oltre ad un intuitivo interesse, diremo così, locale, ha anche un riflesso internazionale, rendendo possibile la congiunzione, per via terrestre, dell'Oceano Atlantico al Mar Rosso, cioè di Tangeri al Cairo e a Suez, lungo il Mediterraneo.

Merita davvero la pena di illustrare quest'opera, la quale, ripeto, oltre ad essere di grande utilità economica per lo sviluppo del turismo automobilistico e dei traffici commerciali della Libia, apre una nuova via ai grandi itinerari internazionali, dimostrando come il nostro Paese non guardi i problemi dal solo punto di vista nazionale, ma li inserisca nel quadro del progresso generale, con opere di civiltà destinate, come questa, ad avvicinare popoli e continenti.

Infatti, se si pone mente che la distanza stradale (considerando strade anche i tratti di piste carovaniere) fra Tangeri e il Cairo, lungo il litorale mediterraneo, è di 5245 km. e che di questi, ben 1923 si svolgono in territorio libico, è facile arguire quale contributo porti l'Italia alla realizzazione di questa strada nord-africana, insistentemente invocata negli ultimi tempi dal turismo mondiale, il quale tende ad abbandonare le vecchie e comode mète, preso dall'ansia di scoprire, attraverso nuove vie, cose nuove. Ciò, infatti, spiega la moda attuale dei viaggi in un continente come l'africano, che nel vasto panorama turistico del mondo rappresenta certo l'ultima conquista. Il nuovo itinerario sarà indubbiamente fra i più battuti e ricercati, perchè, oltre a consentire la visita ad imponenti vestigia di monumenti, che sono la testimonianza delle tre grandi civiltà nate e fiorite nel Mediterraneo, pone in giusto rilievo la grande opera colonizzatrice compiuta in queste regioni, vincendo il deserto, per ridonare alla terra la fertilità degli antichi tempi. Tutta l'Africa si offre su questa strada: gloriose rovine, lussureggianti oasi, distese desertiche, montagne rocciose e chiare marine, terre di memorie e di avvenire, ricche di contrasti e di poesia.

L'Italia, in verità, ben sapendo che la civiltà penetra nei paesi nuovi lungo le vie di comunicazione, ha rapidamente valorizzata la Libia, affrontando, subito dopo la grande guerra, per virtù del Fascismo, il problema stradale della colonia; così, dei suoi 1923 km. di carovaniera litoranea cominciò a trasformare in magnifiche strade asfaltate i tratti più aderenti ai territori nei quali si venivano creando magnifici

LA GRANDE LITORANEA CHE UNENDO LA TRIPOLITANIA ALLA CIRENAICA, POTRA' CONGIUNGERE TANGERI AL CAIRO E A SUEZ.

centri di colonizzazione, là ove fiorivano le oasi intorno alle città costiere e là ove si era dato mano a disseppellire — togliendo il manto di sabbia che da secoli le ricopriva — Sàbratha, Leptis Magna e Cirene, per ridonare al sole le testimonianze effettive della grandezza di Roma e di Grecia sulla sponda africana. Si congiunsero con ottime strade Zuara a Misurata in Tripolitania, e Marsa Brega a Tobruch in Cirenaica. Rimanevano però altri tronchi da sistemare per completare l'opera: quello ad occidente di Zuara fino al confine tunisino, e quello ad oriente di Tobruch sino al confine egiziano, l'uno di 42 km., l'altro di 150 km., oltre quello, ben più importante, più lungo e difficile, per congiungere la Tripolitania alla Cirenaica, separate dalla grande zona desertica della Sirte; tronco questo della lunghezza di 610 km., che da Misurata per Bueràt, Sirte, Sultan, Agheila, va fino a Brega Melelli, ove si allaccia alla strada cirenaica già sistemata. E' appunto questo tronco della litoranea sirtica, comunemente chiamato « strada litoranea libica », che ora si sta completando e che prossimamente si inaugurerà. Con esso si risolve il problema di una comoda e sicura comunicazione fra i quattro Commissariati provinciali di Tripoli, Misurata, Bengasi e Derna, creati col nuovo ordinamento di quella colonia, e viene tolto l'ostacolo maggiore al compimento di tutta la litoranea nord-africana, poichè ormai sono fatalmente cadute certe resistenze dei Paesi confinanti, i quali comprendono non essere più possibile ritardare ad allacciarsi, con una buona strada, alla nostra colonia. Per la Tunisia la resistenza era prevalentemente di carattere politico, perchè dal nostro confine alla Dogana francese di Ben Gardane, donde la strada prosegue ininterrotta per la Tunisia, l'Algeria ed il Marocco fino a Tangeri, non vi erano che 35 km. da sistemare, mentre dal confine cirenaico ad Alessandria d'Egitto, lungo la costa marmarica, il tratto di carovaniera in via di sistemazione è di ben 540 km.

Ecco perchè si può dire che è anche merito nostro se oggi va profilandosi la resurrezione di un itinerario certamente conosciuto ai tempi di Roma, poichè l'affascinante, eloquente filosofo e poeta Apuleio, dopo aver vissuto ad Atene e a Roma, si predisponeva a percorrerlo, munito solo della sua bisaccia e di un bastone, da Carta-

VEDUTA DI UNA CONCESSIONE TRIPOLINA DELLA ZONA COSTIERA, ATTRAVERSATA DALLA STRADA LITORANEA. *(Fot. aerea)*

gine ad Alessandria, allora grande centro intellettuale dell'Oriente; e non fu certo colpa della carovaniera se egli si fermò a Tripoli, rinunziando al viaggio, ma, come si sa, dei quattro milioni di sesterzi della vedova Pudentilla! Era, questo del litorale, il tracciato naturale che percorrevano i popoli per andare verso l'Oriente, ed appunto nel fondo del golfo della Sirte, più precisamente a Mugtäa-el-Chebrit, dove passa la nuova strada, sorgevano le *Arae Philaenorum*, elevate duemila anni fa, per segnare il confine fra i Cartaginesi ed i Greci cirenaici e per onorare l'eroico sacrificio dei fratelli Fileni.

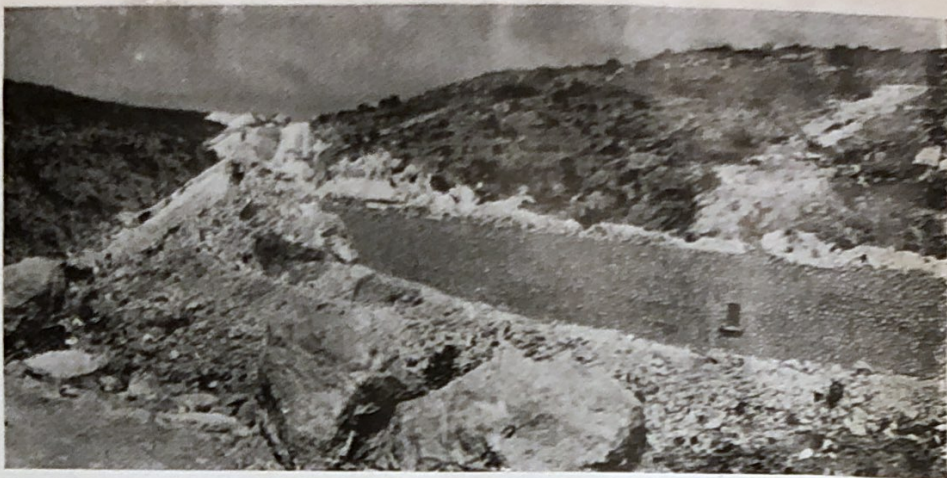
Narra Sallustio che — per porre fine alle lunghe ed estenuanti lotte tra Cartagine e Cirene, originate da questioni di confine — venne dalle parti concordato di far risolvere la vertenza da una gara podistica fra rappresentanti che dovevano partire alla stessa ora rispettivamente da Cirene e da Cartagine, segnando il confine al punto d'incontro dei contendenti.

Pare che i messi cartaginesi, i fratelli Fileni, marciassero con maggiore rapidità dei cirenaici, i quali, secondo Sallustio, furono forse trattenuti da qualche uragano, poichè in quei luoghi privi di vegetazione, quando il vento si alza, solleva la sabbia, che *agitata magna vi, solet implere oculosque* a tal segno da ritardare il cammino. Da qui le solite dispute da parte dei vinti, i quali, non potendo rassegnarsi che i Cartaginesi avessero compiuto nello stesso tempo un percorso quasi triplo, proposero che la gara fosse convalidata alla condizione di seppellire vivi, sul luogo d'arrivo, i vincitori. Cartagine accettò anche tale condizione, ed i fratelli Fileni, immolandosi per la Patria, furono ivi sepolti vivi.

Ed ora è opportuno qualche ragguaglio — sia pure necessariamente succinto — sull'opera grandiosa. Opera grandiosa che dirà come l'Italia abbia saputo conquistare, vincere e domare l'inospite deserto sirtico.

La sua costruzione fu decisa poco più di un anno fa, quando con Regio Decreto Legge del marzo 1935 venne autorizzata la spesa di 103 milioni per il compimento della litoranea libica. Fin d'allora il Duce promise al Maresciallo

Balbo — grande patrocinatore dell'opera, sebbene abbia tutti i titoli per essere un disprezzatore delle strade — il proprio intervento all'inaugurazione, di cui non si può conoscere ancora la data, ma che non sarà lontana, poichè per la fine dell'anno l'opera potrà dirsi compiuta, anche se in qualche tratto potranno mancare piccoli lavori di finimento.

In poco più di un anno (i lavori cominciarono a settembre), si è costruita una strada di 610 km. (la distanza che separa Milano da Roma), sopra un terreno desertico e spesso acquitrinoso, per centinaia di chilometri senza segno di vita. Per essa venne creato in Libia un apposito Ufficio del Genio Civile, il quale ha voluto che la strada sorgesse secondo le più moderne regole d'arte, su una larghezza di cinque metri (sette con le banchine laterali), con curve a grande raggio sopraelevate al lato esterno e con lunghi rettilinei pianeggianti, che non raggiungono la pendenza del 2 %, spesso sopraelevati per l'attraversamento delle sebche, vaste zone di terreni pantanosi, terrore dei nomadi per le difficoltà di transito che presentano. Un'idea della grandiosità dell' opera è data non solo dal lungo percorso e dalle difficoltà del terreno, ma dal numero degli operai impiegati — circa una decina di migliaia — dalle otto imprese che ne assunsero la costruzione, dai cinque milioni di metri cubi di terra trasportata e dai due milioni e mezzo di metri cubi di pietrame occorsi per la massicciata.

LAVORI PER SUPERARE IL PRIMO GRADINO DEL GEBEL, A 20 KM. AD OVEST DI DERNA.

GLI IMPONENTI LAVORI SUL GEBEL: IL SECONDO GRADINO AD O. DI DERNA. *(Fot. Costa)*

Ma un altro problema andava risolto, quello della sicurezza e dell'assistenza, perchè lungo tutto questo percorso solo a Sirte esisteva un albergo, e Sirte dista 270 km. da Misurata, non trovandosi, fra l'una e l'altra località, che il posto militare di Bueràt. Si è perciò pensato alla costruzione di case cantoniere, attrezzate a posto di ristoro. Una di queste sorge a 100 km. a sud di Misurata e un'altra a mezza strada fra Sirte ed Agedabia, nel punto dove passa il confine fra la Tripolitania e la Cirenaica, proprio in fondo al golfo; sono entrambe dotate di autorimessa, di officina con rifornimenti e offrono possibilità di pernottamento. Vicino ad esse sorgeranno aziende agricole, per affermare la volontà colonizzatrice che stiamo mettendo in atto laggiù, perchè la Libia non deve apparire al turista interessante soltanto per le glorie del passato, che si vanno discoprendo nei suoi monumenti — per quanto questi siano di tale grandiosità, che per vedere delle terme e delle basiliche simili a quelle di Leptis Magna bisogna andare a Roma — ma deve apparire interessante anche nella sua opera costruttrice, con la quale essa crea il suo avvenire nel Mediterraneo, con tale rapido coraggio, che a tutto lo scorso anno il terreno valorizzato in quella nostra colonia fu di ben 6.748.590 are.

Compiuta questa strada, possiamo dire che diventa un fatto superato anche l'avventuroso viaggio a cui si cimentò, pochi anni fa, l'Accademico francese Luigi Bertrand, il quale ricordando, da uomo di cultura, che la carovaniera sirtica era la pista secolare delle genti mediterranee, volle andare da Tripoli in Cirenaica in automobile. Lungo il percorso fu, però, côlto da indicibile scoramento per gli inevitabili incidenti che toccano a tutti coloro che fanno del turismo d'avventura, tanto da indurlo a riconoscere che bisognava pagare a ben caro prezzo il piacere di visitare Cirene! Il Bertrand, che ebbe parole di

ALLE MIGLIAIA DI LAVORATORI NON E' MANCATA MAI LA PAROLA PREMUROSA ED INCITATRICE DEL MARESCIALLO ITALO BALBO.

alta lode per l'attività archeologica svolta ininterrottamente dall'Italia — per cui, fra l'altro, l'abside della basilica severiana a Leptis è ormai sgombro e così il teatro di Sàbratha — e per il nostro archeologo Giacomo Guidi, da pochi mesi dolorosamente scomparso, nonchè per la nostra attrezzatura alberghiera coloniale, che va sempre più ampliandosi coi nuovi alberghi di Derna e Tobruch, vedrebbe ora come l'Italia fascista non ponga indugi nel compiere opere di alta importanza civile e militare, conscia che il problema delle comunicazioni è quello che più si impone e che va per primo risolto, perchè senza strade non può esservi resurrezione economica.

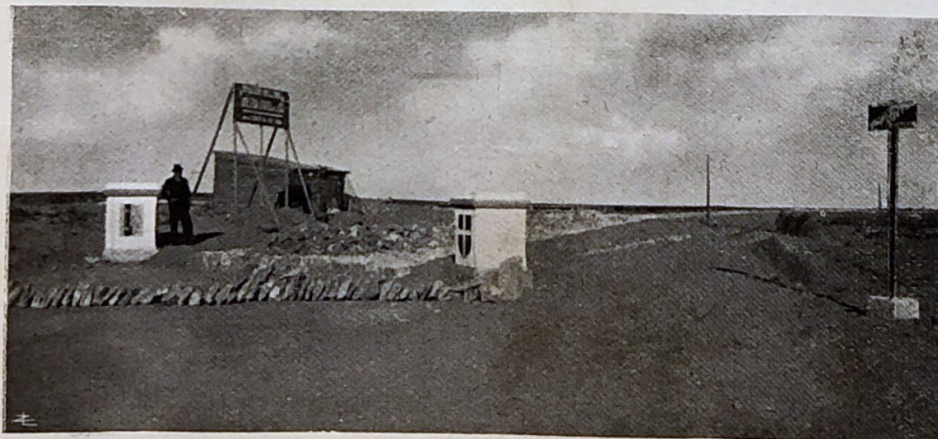
Ma l'importanza di questa nuova grande strada di comunicazione lungo il mar d'Africa non sta solo nel movimento che si svilupperà da un capo all'altro di essa, in direzione del parallelo, bensì nel fatto che essa è destinata a raccogliere il passaggio di tutti i turisti e di tutti i prodotti, i quali, provenendo dal Mediterraneo, sbarcano tra Tangeri ed Alessandria. Da queso punto di vista la grande strada litoranea è di una importanza capitale, perchè ad essa si congiungono anche tutte le altre strade e le carovaniere che, dirette verso il sud, penetrano nel centro del continente africano.

E' bensì vero che da qualche anno si sta studiando dagli Inglesi una strada transcontinentale, che dovrebbe congiungere Londra al Cairo, attraverso Costantinopoli, per poi proseguire fino a Città del Capo, con un percorso totale di 17.398 chilometri, il cui itinerario, passando per l'Europa centrale, stornerebbe le correnti turistiche del nord-Europa dal Mediterraneo, ma è altrettanto vero che, se questo progetto trova difficoltà di rapida attuazione in Europa, specie nei Balcani, queste difficoltà si presentano pressochè insormontabili in Anatolia, fino alla frontiera della Siria, per le strade e le piste pessime, mancanti di opere d' arte, impraticabili durante le piogge e senza una organizzazione turistica efficiente per gli alloggi ed i rifornimenti. Ci vorranno forti capitali e molti anni prima di poter effettuare questo itinerario, mentre, in virtù della nuova strada libica, il viaggio dall' Europa al Cairo si presenta ormai effettuabile attraverso Gibilterra, o meglio ancora attraverso la penisola italiana e la Libia, perchè, anche tenendo conto della traversata Siracusa-Bengasi, questo itinerario si presenta come il più breve. Infatti, mentre il percorso Londra-Cairo, via Costantinopoli, risulta di 5.740 km. e quello via Gibilterra di 7.819, il

LA MASSICCIATA IN UN TRATTO DEL SECONDO TRONCO DELLA LITORANEA. *(Fot. Costa)*

SPARGIMENTO DI EMULSIONE BITUMINOSA NEI PRESSI DI MISURATA. *(Fot. Costa)*

INIZIO DI UN IMPORTANTE RILEVATO, A SUD DI TAUORGA. *(Fot. Costa)*

LA GRANDE LITORANEA LIBICA AL CONFINE TUNISINO. *(Fot. Costa)*

percorso che chiamerò italiano, compresa la traversata marittima, è di 4.985 km. Si deve tener presente che, per il grande turismo, la traversata marittima va considerata come un piacevole diversivo ed è certo che, se il traffico si svilupperà sopra questo itinerario, dal punto di vista turistico il più interessante, il meglio attrezzato, il più economico ed il più breve, anche le compagnie di navigazione avranno interesse a facilitare il trasporto delle automobili con favorevoli tariffe, aumentando, se occore, le linee di navigazione.

E che dire della utilità della nostra litoranea nei riguardi delle grandi strade di penetrazione africana, che si dipartono dal Mediterraneo, destinato a divenire il perno, il punto cruciale del traffico di tre continenti? Tre grandi itinerarî si disegnano nettamente nella direzione nord-sud. L'uno è quello che dal Mediterraneo orientale, per la valle del Nilo e per la regione dei grandi laghi, raggiungerà il Capo e che ci consentirà di avvicinarci al nostro Impero Africano; l'altro è quello che da Tripoli va verso il Tibesti, ed il terzo quello che va dal Mediterraneo occidentale al Capo, attraverso il Sahara per il lago Ciad, raggiungendo l'itinerario inglese per Stanleyville ed Elisabethville, nel Congo belga. Da qualche anno quest'ultimo itinerario segnala un continuo aumento di turisti che, dall'Algeria per il Sahara, raggiungono il Congo francese e il Congo belga, per dirigersi poi verso il Sud-Africa. Non parlo delle

strade minori, che portano alle oasi sahariane, e delle carovaniere che si innestano sulla nuova strada litoranea; mi basta avere accennato ai tre grandi itinerarî, che rappresentano gli sforzi dei grandi Paesi colonizzatori alla conquista del continente africano, grande compito e vanto del nostro secolo, Paesi fra i quali va con orgoglio annoverata l'Italia, non importa se anche a dispetto di coloro che l'hanno iniquamente avversata nella recente impresa per la conquista dell'Impero. In Libia e in Etiopia essa si afferma sempre meglio con le armi e le opere di pace, degna continuatrice della immortale tradizione di Roma, intessuta di eroismo, di lavoro e di saggezza.

ITALO BONARDI

SCAVO A MEZZA COSTA NEL TRONCO AD OVEST DI DERNA. (*Fot. Dinami*)

STRADA GRANDIOSA, « SORTA SECONDO LE PIU' MODERNE REGOLE D'ARTE... ». (*Fot. Costa*)

UN MUSEO DELL'ARTIGIANATO ITALIANO

LE RACCOLTE GARZOLINI A TRIESTE

In un romitaggio che domina, dalla verde serenità della collina di Scorcola, tutta Trieste e i valloni e il mare fino alle lontane evanescenti coste istriane, abita uno studioso che da trent'anni sta formando una delle collezioni più originali e complesse che si possano immaginare. Questa collezione ha per oggetto alcune delle attività artigiane d'Italia attraverso i secoli, e risale spesso anche oltre un millennio, fino alla civiltà di Roma.

Eugenio Garzolini ha ideata e condotta innanzi questa collezione nella sua gioventù con paziente fervore, tenendo nascosta la sua «manìa» agli occhi del pubblico e rivelandola solo agli amici frequentatori dei cenacoli artistici e intellettuali della casa paterna.

Per una dozzina d'anni i doganieri austriaci vedevano passare questo pacifico insegnante delle scuole italiane di Trieste carico di fagotti voluminosi, terribilmente pesanti e contenenti oggetti che sfuggivano spesso a qualsiasi definizione tariffaria. Gli abitanti dei paesetti dell'Istria lo vedevano aggirarsi per le calli solitarie, nelle bottegucce dei robivecchi o nelle case private, alla ricerca degli oggetti più strani e più

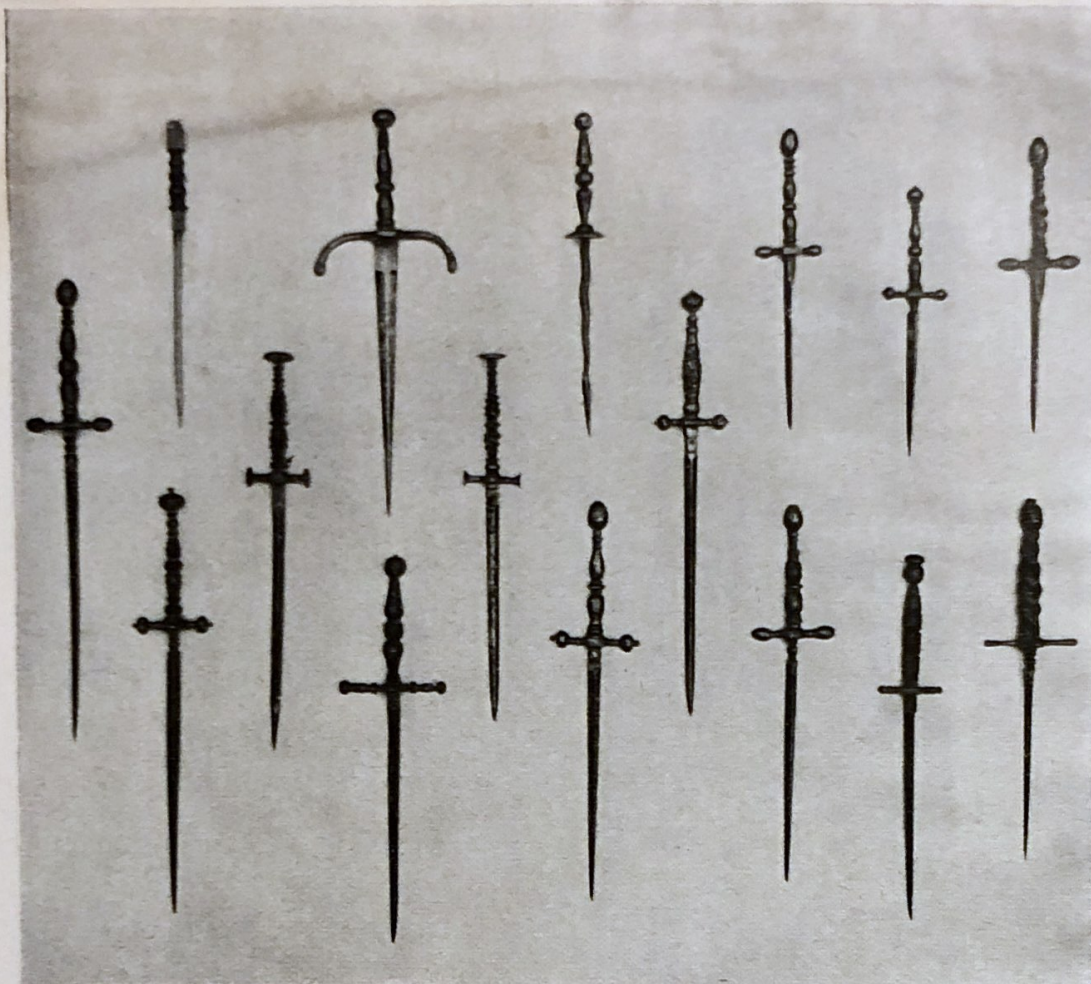
PARTICOLARE D'INTERNO, CON VASI E PANNELLO DI FERRI DALMATI.

CORNI DA CACCIA PORTAPOLVERE, SCOLPITI. (SEC. XIV E XV)

PARTICOLARI D'INTERNI: UN MOBILE E UN CAMINETTO CON CERAMICHE, ACCESSORI E ARREDI VARI.

varî, tanto da svegliare sospetti nei rigattieri timorosi e nella severa polizia imperiale e regia.

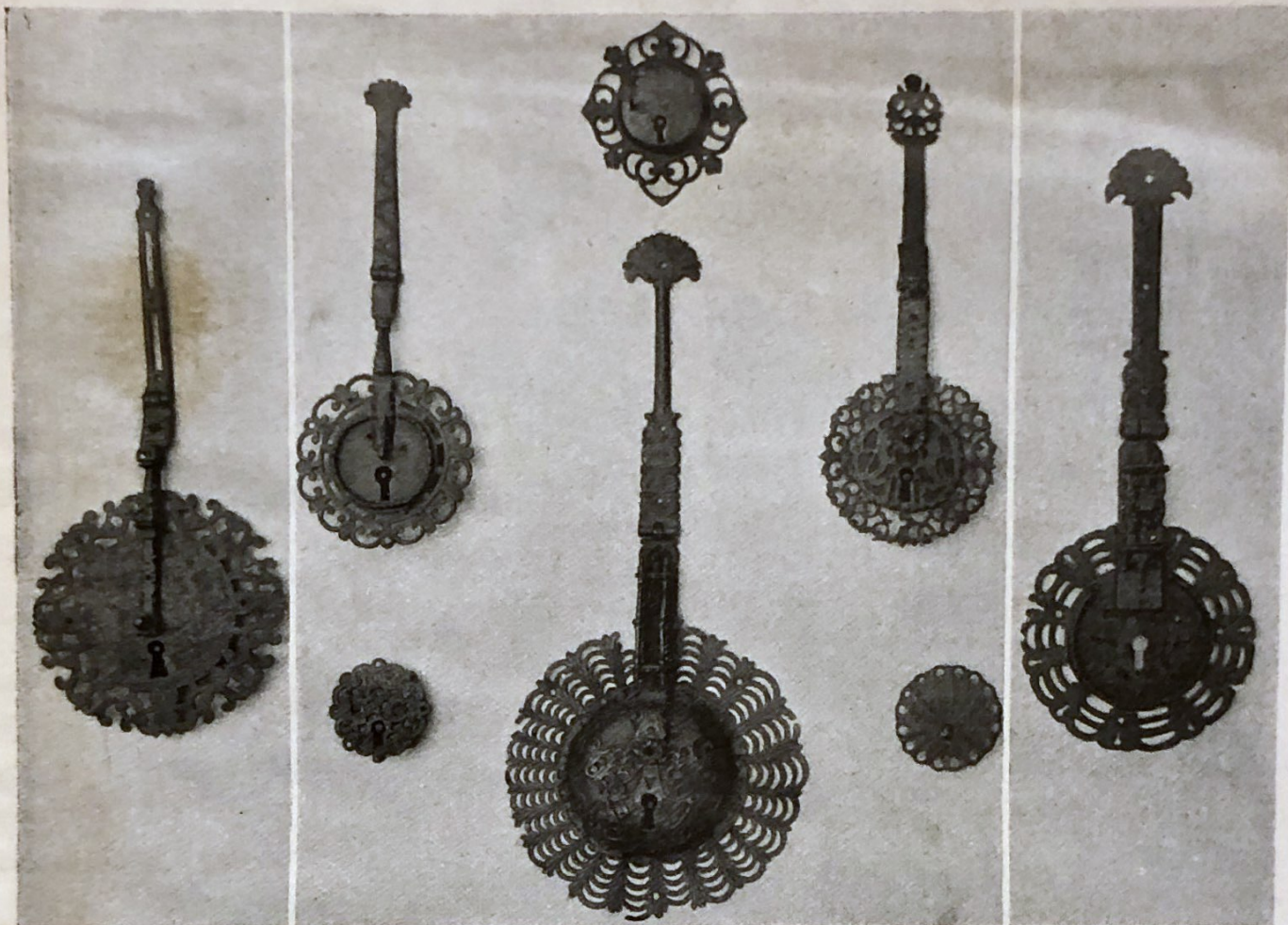
Forse il segreto della nascita di questo museo sta proprio nel fatto che il Garzolini era un figlio di Trieste irredenta. Egli l'ha arricchito durante tutta la vita, armando l'estro e la fantasia di pazienza e di tenacia, seguendo una traccia ideale, ispirata dalla sua passione per la patria d'oltre confine. Per questo il suo Museo ha una armonia particolare, completamente diversa dal-

ALTRI CORNI DA CACCIA PORTAPOLVERE, RICCAMENTE SCOLPITI. (SEC. XIV E XV)

PUGNALI, FUSETTI, MISERICORDIE, ESCLUSIVAMENTE DI FERRO. (SEC. XV E XVI)

l'ordine che siamo soliti trovare nei Musei ufficiali, armonia che nasce dall'avvicinamento di oggetti legati fra loro dall'arte e dalla poesia e che, sotto un aspetto speciale e particolarissimo, narrano varie fasi della storia italiana.

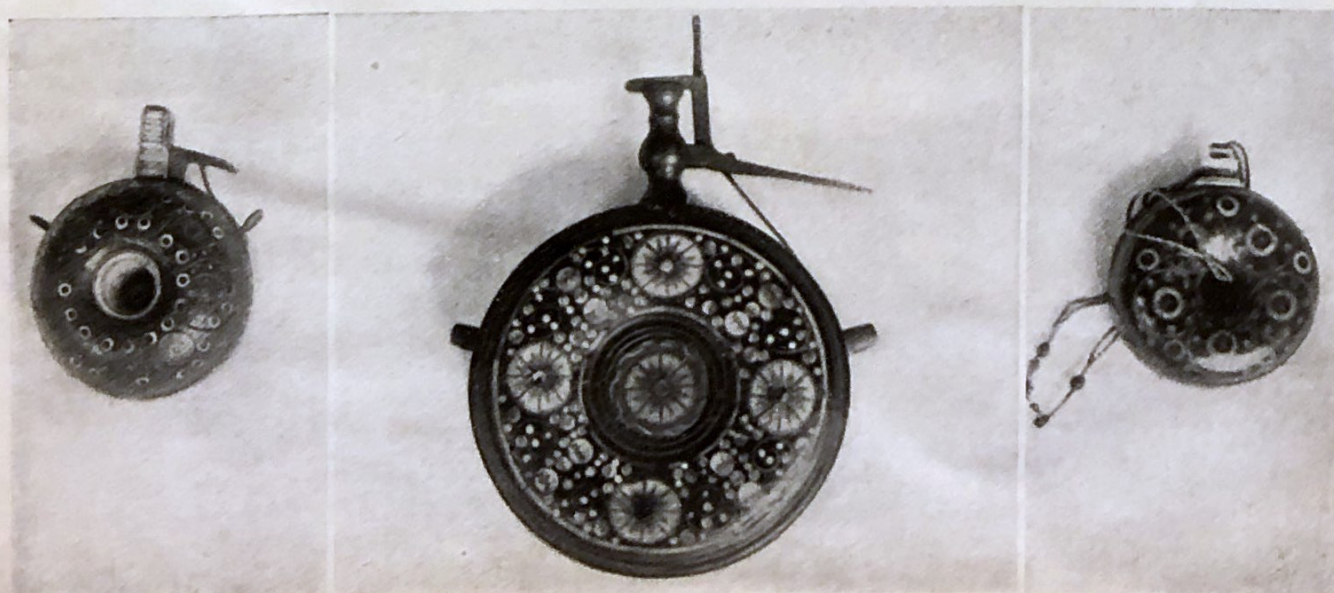
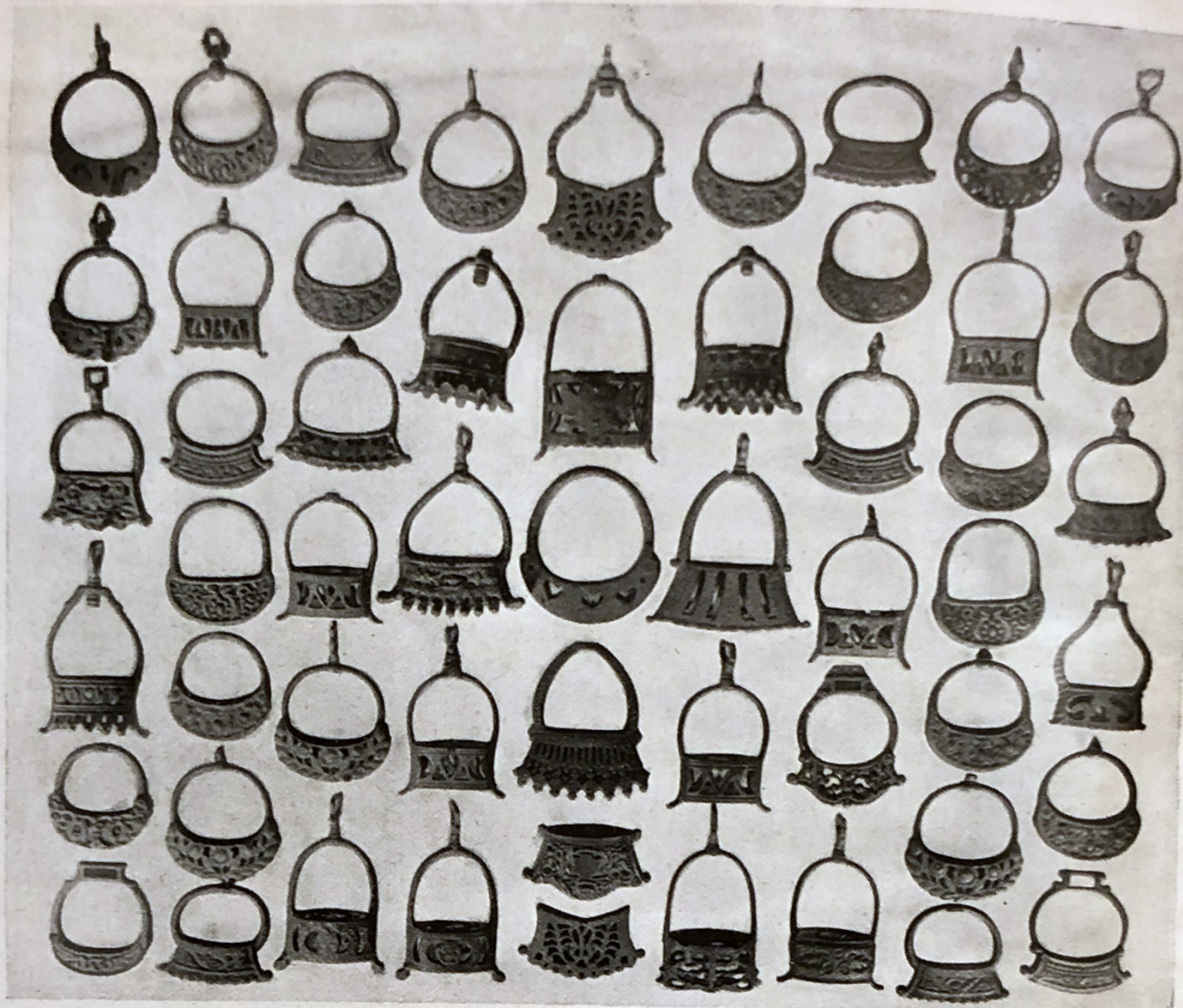
I profani si immaginano generalmente i collezionisti come gente noiosa, unilaterale, senz'altro interesse o desiderio che quello della loro specializzazione. Ma non appartiene a questo tipo il Garzolini, che segue un procedimento logico ben determinato. Trovata una chiave, cerca la serratura, va alla caccia del picchiotto, scova i gangheri e le bandelle, i paletti e i catenacci. Dai lucchetti più comuni, come quelli di stalla, risale a quelli complicatissimi dei forzieri o ai minuscoli e aristocratici delle cinture di castità. Trovato il turibolo, vuole accompagnarlo con la navicella, il calice, l'ostensorio e la pisside. Iniziata la collezione dei quadranti figurati di orologi — ne possiede oltre un migliaio, di epoche e di stili diversi —, parte alla scoperta delle calotte, delle chiavette, dei rosettoni, dei congegni, delle catene. Il sigillo gentilizio, con l'arma del signore, nato dalla necessità dell'autenticazione dei documenti e come prova di autorità, lo costringe alla ricerca dei timbri a umido e a secco, dei marchi a fuoco e dei punzoni. E i sigilli sono di ferro, di bronzo, di ottone, di vetro, di pietra dura, di cristallo di rocca, di metalli preziosi, di avorio, di osso. Seguono gli anelli con le armi gentilizie, i calchi di insegne araldiche, i piombi, le bolle dei papi, i bolli di cera e di pasta che si apponevano in calce ai trattati e ai rescritti.

I morsi richiamano alla fantasia del Garzolini le staffe, gli speroni, le «do-

SCULTURE IN LEGNO: LA PRIMA E LA TERZA DEL '400, LA SECONDA DEL '500. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

RICCA COLLEZIONE DI SERRATURE PER CASSAPANCHE DEL QUATTROCENTO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

matrici », i ferri da cavallo. Le lucerne, i beccucci e le lanterne; le bugie, gli spegnitoi e gli smoccolatoi. Lampade rare di peltro e altre curiosissime con orologio a olio, precursore del moderno contatore, sono esemplari difficili a trovarsi anche nei pubblici Musei meglio provvisti delle grandi città.

Gli alari da caminetto sono accompagnati da modelli in miniatura, da pezzi artistici con decorazioni bronzee, da attizzatoi, reggispiedo, molle, pale e raspe da camino, catene da focolaio, acciarini da tavolo e da tasca — veri capolavori in ferro battuto — scaldamani, scaldapiedi, scaldini per dame, palette attizzabrage, brucia profumi, graticole, caldierini da focolaio, mastelli e secchi, stampi per stoffe e per cialde ed altri svariatissimi curiosi oggetti.

FIASCHETTE DA POLVERI, ARTISTICAMENTE ISTORIATE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

RICCHISSIMA COLLEZIONE DI STAFFE IN FERRO PER CAVALCATURE. (SEC. XVI E XVII)

Le posate romane — soltanto cucchiaio e forchetta, perchè i coltelli non venivano usati a tavola nell'antica Roma — sono seguite da tutti gli arnesi da tavola e da cucina usati in Italia attraverso il Medio Evo fino all'epoca moderna. Le forchette a due punte, d'aspetto tutt'altro che rassicurante, usate fino al Settecento, raddoppiano le punte e s'incurvano, fino ad assumere un'aria innocua fra la posateria signorile dell'Ottocento. Finimenti da cacciatori, racchiusi nella guaina che unisce il coltello da squartare col coltellino a serramanico, le forchette e il punteruolo per spiccare la selvaggina, ricordano i banchetti preparati nelle radure alla fine della giornata faticata ed emozionante, con la grossa selvaggina ancora sanguinosa.

Questi blocchi principali degli oggetti metallici (le chiavi sono più di seimila, i lucchetti oltrepassano i trecento, quattrocento i picchiotti e altrettante le serrature, circa ottocento le bocchette) si accompagnano alle collezioni dei pomi di spada del Rinascimento, con trecentocinquanta esemplari; da una collezione di stadere, con

TESTINE-TIRANTI IN BRONZO. (SEC. XV E XVI)

TRA DUE MORTAI GOTICI STEMMATI, UN TERZO CINQUECENTESCO CON FREGIO DI FIGURE DANZANTI. (*Arch. Fot. T. C. I.*)

una cinquantina di pezzi di ogni epoca e di ogni forma, e da una infinità di gruppi minori: giravento, collari da mastino, reggi-stendardo da cavalieri, cavatappi, ferri da stuccare e da stirare per i fronzoli e gli sbuffi, zaffi da botte a chiave, candelieri, e un numero incredibile di utensili per l'artigianato. Borchie gigantesche di puro ornamento posano accanto agli strumenti di tortura, ai plaustri monumentali, ai grandi anelli sonanti, ai bracciali per torce a vento, ai reggi lampade per usi sacri e profani e ai carnari con gli acuminati uncini per la sospensione delle carni macellate nelle beccherie. Saggi di cancelli e di inferriate, accanto agli strumenti carcerari, si uniscono alle grate da confessionale, alle spie di porta, alle lunette. Le tabacchiere napoleoniche si accompagnano alle miniature e agli smalti, ai ventagli della prima metà dell'Ottocento e ad agorai preziosi del Direttorio.

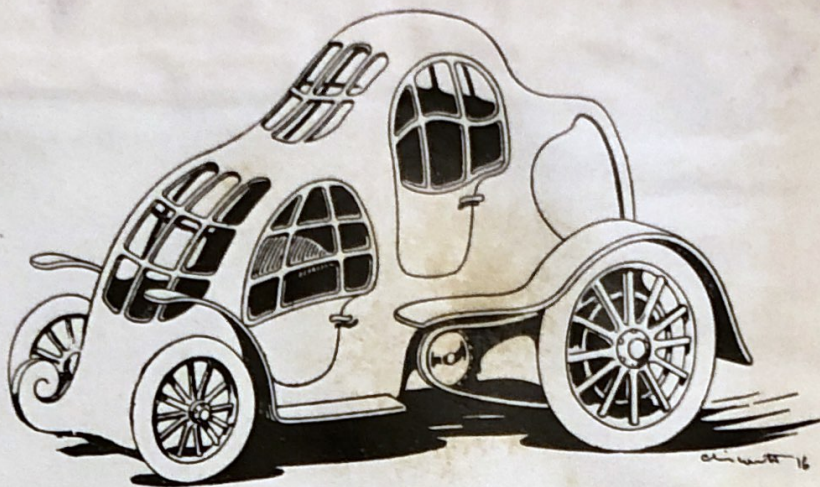
SBALZO IN RAME CON IMMAGINI SACRE. (SEC. XIV)

Bisognerebbe ancora parlare dei barattoli da farmacia, delle nostre fabbriche più rinomate — Faenza, Pesaro, Urbino, Gubbio, Cafaggiolo, Deruta, Casteldurante; della raccolta di cocci di maiolica, rappresentanti tutte le epoche e tutte le fabbriche e marche italiane, e di quella di boccali per vino; delle statuette di bronzo e delle collezioni di forbici e di agorai, delle bilance e stadere, dei corni e fiaschette per polvere da caccia, dei tiranti per mobili, dei mortai e dei pestelli, dei medaglioni e dei piatti di metallo, degli sbalzi in rame del secondo e del terzo secolo a C. e delle statuette di legno. Ma un catalogo del Museo Garzolini non esiste e la memoria non regge.

Tanto più che questo articolo vuol essere non un elenco, ma — lo permette il Garzolini? — un invito. Invito a tutti gli Italiani colti che vengono a Trieste di recarsi anche a dare un'occhiata a questa preziosa raccolta, che il proprietario mostra al visitatore intelligente con la compiacenza di chi ha posto la passione di tutta la sua vita nella creazione di un'opera originale.

ALDO CASSUTO

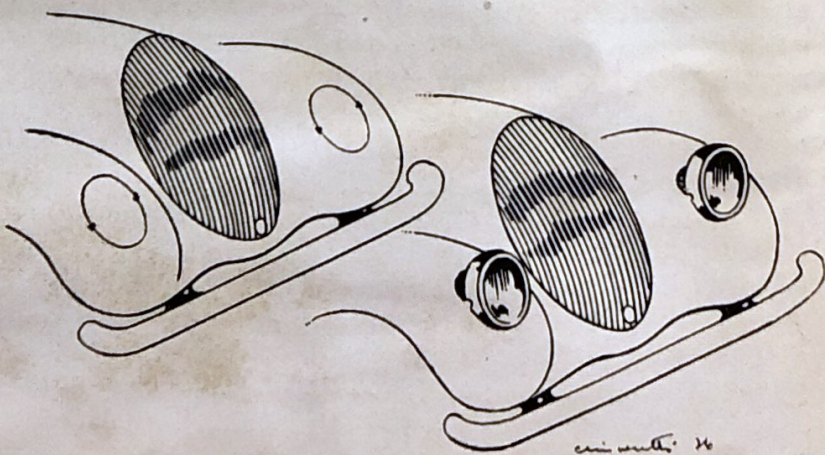
ALTORILIEVO IN LEGNO (SEC. XV).

CARROZZERIA E TURISMO

AERODINAMICA DA TURISMO DEL 1897 (PROGETTO PREMIATO AL CONCORSO DEI MAGAZZINI DEL LOUVRE A PARIGI).

Il recente Salone automobilistico italiano, svoltosi a Milano dal 27 ottobre all'11 novembre — che in sostanza, per quanto riguarda le vetture da turismo, si è risolto in una mostra di carrozzerie, e diciamo pure di belle carrozzerie — è stato esaminato dalla stampa tecnica e politica in tutti i suoi aspetti, tranne forse in quello più interessante per il pubblico di questa Rivista e per le finalità del nostro Ente: per l'appunto l'aspetto turistico.

Non potendosi ignorare l'importanza, numerica e qualitativa, del fattore carrozzeria, lo si è vagliato, soppesato, discusso e lodato; ma sempre, o prevalentemente, considerando la carrozzeria come ingombro aerodinamico, da conciliarsi al possibile con le esigenze di velocità delle moderne automobili, e come involucro estetico della macchina, oggetto di moda e di capriccio. Chi, tra i carrozzieri ed i critici, si è preoccupato a fondo delle esigenze turistiche?

Che esse siano, nell'automobilismo di tutto il mondo, in ribasso, è dimostrato da un semplice episodio: in Francia, nell'imminenza del Salone di Parigi, si è sviluppata una campagna di stampa, culminata nel solito sterile *referendum*, per sostituire l'espressione « automobile da turismo » in contrapposto a quella di « autoveicolo industriale », con altra più appropriata. Non sappiamo se l'opinione pubblica francese si sia poi accordata su quella espressione di « automobile personale » che, a nostro modesto parere, doveva logicamente scaturire senza bisogno di *referendum* per sintetizzare il concetto desiderato, in quanto tale aggettivo ricorda non solo la destinazione ai passeggeri in contrapposto alle merci e ai servizi, ma anche l'idea della proprietà ed uso privato, in contrasto con l'uso passeggeri collettivo. Comunque, l'esito del *referendum* ci commuove mediocremente. Sintomatica è invece la motivazione di questa levata di scudi contro l'espressione incriminata, rea di arrogarsi a rappresentativa di tutta una classe d'impieghi, di cui il turistico non sarebbe che l'ultimo e il meno importante. Perchè, si è detto, bisogna seguitare a chiamare vettura da turismo la vettura d'affari, commerciale, utilitaria, la piccola vettura d'impiego prevalentemente urbano, la grossa vettura da trasporto familiare, la capricciosa vettura mondana destinata ad essere veduta e non certo a permettere di vedere? Questo appellativo, si è detto, getta il discredito su tutta la classe, perpetuandone presso i profani quel carattere tipicamente voluttuario, da perdigiorno a spasso, che non rappresenta ormai più che un'eccezione.

Non è il caso di prendere sul serio questa curiosa logomachia, pura questione di parole, provocata forse dal desiderio di giustificare l'abitudine invalsa, gli anni scorsi, tra i grandi carrozzieri dettanti moda, d'ignorare scrupolosamente gli appassionati dell'intelligente turismo automobilistico. Gente quieta, che non sa far la voce grossa, che forse si vergogna ad avanzare dei *desiderata* contrastanti con la moda imperante, la quale sacrificherebbe le finestre e lo spazio per respirare, sull'altare della velocità: gente rassegnata a seguir la corrente, forse nella tema di apparir superata e provinciale. Ma non si dica, per carità, che il turismo automobilistico è

I FARI RETRATTILI: INGEGNOSA TROVATA DELLA TENDENZA AERODINAMICA.

morto o moribondo! Se così fosse, sarebbe moribonda l'automobile stessa, perchè in ogni acquirente del più modesto trespolo ultra-utilitario brilla la segreta speranza di raggranellar quel tanto da potersene servire la domenica per uscir di città a gettar un'occhiata sul mondo.

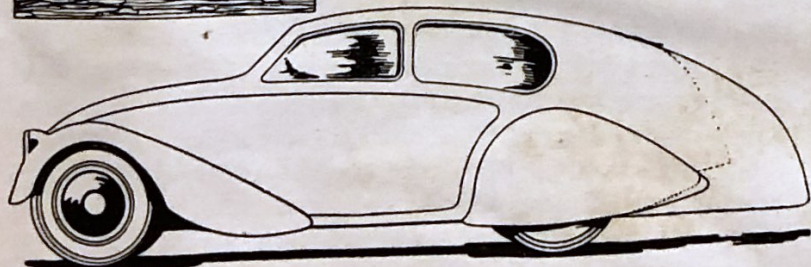
Questo dolcissimo stimolo agisce, spesso inconsciamente, sul raziocinio logico del più prosaico tra gli « utilitari », quando soppesa il pro e il contro per l'acquisto dell'auto, sedendosi a sua insaputa sul piatto della bilancia dei « pro », scuotendo molte apatie, che altrimenti sarebbero divenute croniche.

I TRE POSTI AFFIANCATI: AERODINAMICA NOVECENTO, O IRRAZIONALE OTTOCENTO?

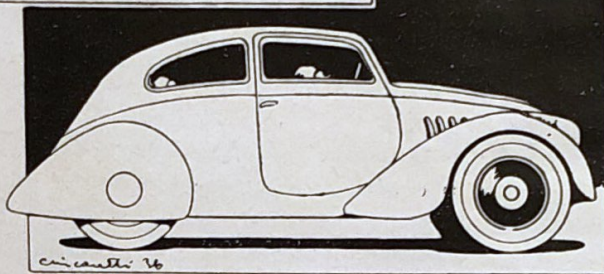
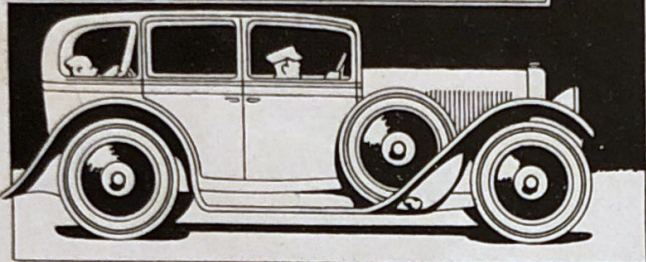
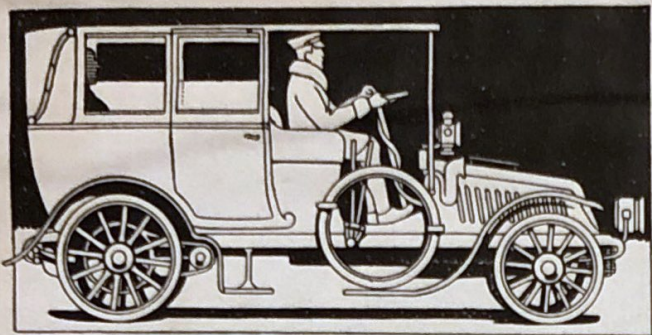
Non solo, dunque, il turismo automobilistico è ben vivo, ed è ben prezioso che viva, ma tutte le autovetture personali dovrebbero essere realmente, di fatto e non solo per tradizione, da turismo.

Verità che, per fortuna, comincia a farsi strada presso gli stessi carrozzieri francesi, e in maggior misura presso i tedeschi — da qualche anno — e gli italiani — da qualche mese, come ne fanno fede i Saloni di Parigi e di Milano, dove qualche passo avanti, sulla via della razionalità e del riconoscimento delle esigenze turistiche, qualche primo timido passo è stato compiuto da quasi tutti i carrozzieri.

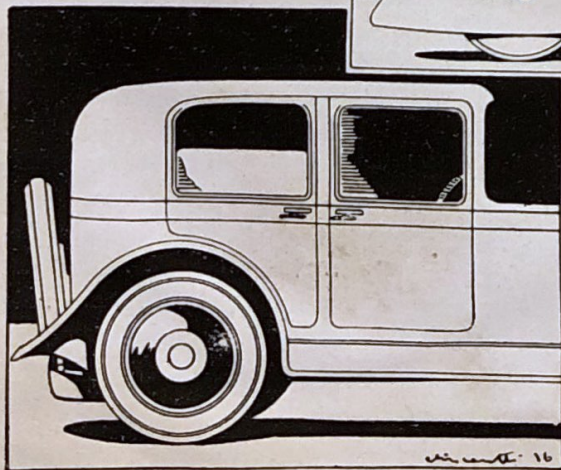
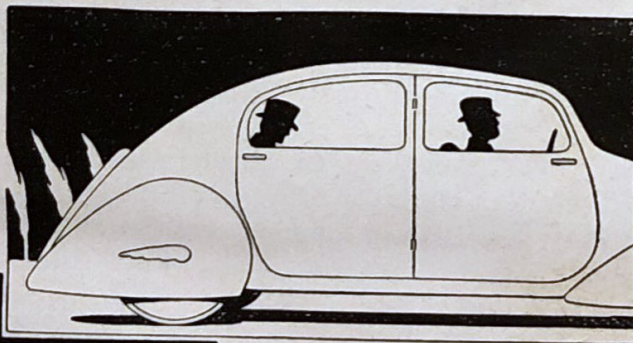
Al lume di queste premesse, vediamo di scorrere in rapida rassegna le soluzioni, le tendenze, i principali problemi aperti all'arte carrozziera, sulle soglie del 1937.

La tendenza sovrana, che ormai fa stato e non può essere discussa, è la linea aerodinamica. Per non rischiare di costruire sulla sabbia, converrà che tutti i nostri rilievi, e gli stessi voti che esplicitamente o implicitamente scaturiranno da questa breve rassegna, possano coesistere con la linea aerodinamica. Indietro non si torna. Non è detto tuttavia che la linea aerodinamica escluda a priori il soddisfacimento delle esigenze turistiche, tanto più nel nuovo orientamento che è andata assumendo, soprattutto al Salone di Milano, e che qualche critico ha salutato addirittura come un ripiegamento.

RIALZANDO LA PARTE INFERIORE-POSTERIORE SI ACCORCIA LA CODA, EVITANDO IL PERICOLO DI RASCHIARE PER TERRA, SENZA TURBARE L'AERODINAMICA.

In quanto è atta ad incrementare la velocità assoluta su rettilineo sgombro, la linea aerodinamica potrebbe lasciare indifferenti noi turisti, che delle prestazioni di motore ammiriamo specialmente la ripresa, l'elasticità, la regolarità, la sicurezza, la longevità, la silenziosità. Ma in quanto agisce anche da calmiere sul consumo (ed anche a noi può capitare, nella marcia d'avvicinamento alle località turistiche, di sfruttare la macchina oltre quei limiti d'andatura, che sono più o meno sensibili alla resistenza dell'aria), la linea aerodinamica ci può interessare. Appunto perchè — contrariamente all'opinione dei colleghi francesi — non siamo dei Cresi che ammazzano il tempo girovagando per le strade, ma dei modesti risparmiatori che chiediamo di vedere il maggior numero di belle cose col minor consumo di carburante. Il quale ultimo, in Italia, nonostante i ribassi, non è regalato davvero.

La nuova linea aerodinamica, che pare in via di affermazione, ha effettivamente portato un taglio alle appendici posteriori eccessivamente sporgenti, nelle quali sinora si faceva consistere tutta l'aerodinamica. Ma in compenso ha evoluto gli altri elementi, influenti sulla buona penetrazione nell'aria. In complesso, dunque, non ha ripiegato, ma armonizzato i vari fattori, ottenendo anzi, nell'insieme, una finezza aerodinamica superiore

LA VISIBILITA': 1910, 1925, 1935 (MA OGGI SI COMINCIA A MIGLIORARE).

a quella prevalente nelle caricaturali vetture da Salone di due anni fa.

Uno dei nostri più intelligenti carrozzieri, che ha studiata a fondo la questione e partecipato anche ad esperienze aeronautiche, ci diceva lo scorso anno a questo proposito: « Perchè preoccuparci tanto del risucchio e dei vortici d'aria, esagerando nella lunghezza e nell'affusolamento della coda, quando con certe massicce sezioni frontali, che secondo certa moda d'oltr'alpe dovrebbero contenere tre persone affiancate per ogni sedile, con tanto sfoggio d'irrazionalità nel davanti e nei fianchi della vettura, con tanti organi sporgenti, con tanta indifferenza per la « pancia » della vettura, che ci guardiamo dal rivestire e dal carenare, mentre scorre bene anch'essa nell'aria, ostacoliamo per altra via il raggiungimento di quelle velocità, che sole giustificherebbero tanta cura per i risucchi di coda? Cominciamo con l'abolire tutte queste resistenze e questi freni: poi torneremo a occuparci delle code ».

Quest'anno, per opera dei migliori carrozzieri, il primo passo è stato mosso. Le sezioni maestre han cessato d'allargarsi ed anzi si sono ristrette (vedremo come e con quali risultati). La carenatura di tutta la parte inferiore è un fatto compiuto nelle migliori vetture. I ninnoli sporgenti sono tutti scomparsi, cominciando dai rilievi decorativi, sino ai fari ausiliari, alle maniglie che si sono incassate, alle ruote di scorta, alla scatola per la batteria; persino il famigerato porta-targa alla moda americana, che sembrava un cartello del nostro Touring, comincia a trovar sede appoggiato sulla coda, o in apposita custodia che non interrompe la linea. Gli avantreni si sono razionalizzati. Parafanghi e fari han perduto ogni inutile monumentalità: per i secondi è persino comparsa, ad iniziativa del progettista Revelli, la soluzione radicale, alla « uovo di Colombo », che merita generalizzazione: quella dei fari retrattili, che di giorno scompaiono interamente nei parafanghi, senza turbarne la linea di penetrazione; e di notte, quando le velocità d'ordine aerodinamico interessano assai meno, si orientano in avanti, comandati dal cruscotto, con l'inclinazione voluta, più o meno lontana, abbagliante o antinebbia, in relazione anche al carico posteriore e all'assetto longitudinale della vettura (piccolo vecchio problema, interessantissimo per il buon turista).

IL PIANTONE CENTRALE, NEMICO DELL'ACCESSIBILITA' SULLE MACCHINE DI IERI, E' ASSAI PIU' INNOCUO E GARANTISCE MAGGIOR COMODITA' ALL'AUTOMOBILISTA, CON LA NUOVA SISTEMAZIONE AVANZATA DEI SEDILI.

Insomma: le vetture 1937, a parità di motore, marciano forse lievemente di più, consumando un po' meno, che le vetture 1935, pur avendo, in linea di massima, ridotte o non allungate le code. Accontentiamoci di questo primo passo, e auguriamoci che le macchine di domani non si lascino nuovamente... tirare la coda: i vantaggi sarebbero sproporzionati alla perdita di maneggevolezza, al maggior peso (avvertibile in salita e

in ripresa), al maggior ingombro in rimessa, domestica e di fortuna, alla minor universalità di impiego. Già oggi, infatti, non poche macchine del tipo a « pancia a terra », con la coda a due metri dall'assale posteriore e a 18 centimetri da terra, son destinate a raschiare l'appendice posteriore contro il terreno rotto, diseguale od a gobbe della stradetta secondaria: nè si compren-

LA FINESTRA D'ANGOLO, PREGIO DELLA CASA MODERNA, PUO' ESSERE REALIZZATA ANCHE SULL'AUTOMOBILE CON L'AVAN-TETTO DI SBALZO.

de perchè il carrozziere, nell'intento di raccordare dolcemente il tetto con la parte inferiore evitando curve brusche, abbia pensato soltanto ad abbassare il dorso fino all'orizzontale di fondo, e non ad alzare contemporaneamente e gradualmente il di sotto, partendo dai mozzi posteriori, in modo da far avvenire l'incontro delle due superfici, a pari effetto aerodinamico, assai più vicino all'assale e più in alto.

Ogni nuova esagerazione in questo senso, concludiamo, sarebbe dunque anti-turistica per eccellenza, anche se assai pregiata dagli elegantoni.

Tuttavia, il problema turistico di capitale importanza è in un altro elemento: la visibilità.

Le solenni macchine dai nomi esotici (*coupé-royal, spider chiuso, cabriolet-coupé*) in auge sino a due anni fa, dal cofano sesquipedale e dal radiatore a grattacielo, dal parabrezza ridotto a specula d'osservatorio bellico, dal tetto *bombé*, usurpante sui fianchi il terzo superiore delle finestre (il terzo inferiore è usurpato dalle fiancate), dalle due porte e due luci per lato, coi passeggeri posteriori rannicchiati in fondo in gattabuia — le famose macchine-cassaforte, che affondavano i viaggiatori in un pozzo di lucenti lamiere, lasciandone emergere, come da una buca dantesca, mezza la testa — oggi sono in minoranza. Sono sulla buona via, noi speriamo, per simboleggiare il pacchiano esibizionismo, l'insensibilità psichica dell'utente. Per tutti gli automobilisti intelligenti, già sono tramontate da un pezzo.

Questa sacrosanta e sempre compressa aspirazione dell'automobilista a vedere il più e il più agevolmente possibile dello spazio che lo circonda, viene, e meglio verrà realizzata in tre forme: rimuovendo gli ostacoli che la macchina stessa frappone alla visuale, razionalizzando le finestre, attribuendo al tetto la funzione di protezione eventuale e non permanente.

Il primo elemento comporta lo abbassamento della vettura, perchè la prima e più importante mèta dei nostri sguardi deve cadere sulla via immediatamente antistante alla macchina e sui parafanghi anteriori, che determinano la sagoma d'ingombro del veicolo e le sue possibilità di transito e di manovra. *Sécurité d'abord*, dicono i Francesi, i quali, viceversa, furono proprio i lanciatori del cofano largo e alto, addirittura pendulo all'indietro, che minacciò di trasformare l'automobilismo in un gioco di mosca cieca....

Ben venga, dunque, il cofano curvo e fortemente pendulo in avanti, abbassatissimo, alla « 1500 », col radiatore basso e spesso, e la maschera piccola e inclinata all'indietro! L'ideale sarebbe — e forse un giorno si raggiungerà — di avere una sola linea, una obliqua di 45 gradi,

LA SEZIONE RETTANGOLARE E' SOSTITUITA DA UNA SEZIONE QUASI TRAPEZOIDALE.

dall'estremo anteriore e inferiore della vettura al raccordo del tetto: bavetta, maschera-radiatore, cofano e parabrezza, tutto allineato!

Incidentalmente avvertiamo che una soluzione di questo genere — e in parte anche le soluzioni intermedie, che già cominciano a diffondersi e ad incontrar simpatie — gioverà non solo alla visibilità, ma anche ad una funzione tecnica: ad aumentare, con la componente della spinta aerodinamica verso il basso alle altissime velocità, il carico delle ruote anteriori, e di con-

... PER DEDICARE AD UNA MAGGIORE ALTEZZA DI TETTO E DI CRISTALLI LA SUPERFICIE DI SEZIONE MAESTRA RISPARMIATA SUI FIANCHI.

seguenza la tenuta di strada della vettura. E' una scoperta recentissima, può dirsi, quella della convenienza di esagerare il carico sulle ruote direttrici, che in ogni successivo modello si tende ad aumentare, a scapito delle posteriori. Sfruttando l'aria e la velocità per questa funzione, si potrà mantenere alle ruote motrici tutta l'aderenza necessaria alla marcia lenta su terreni difficili e in salita.

Il secondo fattore della visibilità è nelle luci e finestre. Del parabrezza anteriore si è già detto. La sua notevole inclinazione all'indietro è una conquista ormai universale: si può benissimo proseguire un altro po' per questa via, allontanando ancora all'indietro lo spigolo del tetto che limita verso l'alto la visuale dei posti anteriori. E soprattutto si può, a proposito di parabrezza, rimettere sul tappeto la questione dei piantoni laterali. Si sono soppressi i piantoni intermedi, concentrando il peso del tetto sugli angolari anteriori e posteriori. Geniale innovazione quando il sedile posteriore era in mezzo alle ruote, e malamente accessibile. Ma oggi che il sedile posteriore è molto spostato in avanti e può avere, ai suoi lati, una bella porta d'accesso, di forma e di dimensioni normali, l'abolizione del piantone intermedio non interessa gran che. Interesserebbe assai di più, invece, la soppressione dei piantoni anteriori ai lati del parabrezza, costruendo il tetto di sbalzo sui ripristinati piantoni intermedi, o incorporandolo col parabrezza stesso, in modo da non presentare davanti allo sguardo del guidatore che una sottilissima cornice metallica, separante il cristallo anteriore da quello laterale della porta. (E poichè da cosa nasce cosa, notiamo che, tornando a incernierare all'indietro, sui risorti piantoni, le porte anteriori, si potrebbe dare loro, verso il basso-davanti, quel taglio fortemente obliquo, che assicurerebbe finalmente una facile accessibilità di gambe al posto di guida, quale godono i possessori di alcune macchine molto diffuse in Italia).

Quanto ai cristalli laterali, una provvida improvvisa tendenza, emersa appunto al Salone di Milano, addita la più razionale soluzione. Si è dunque scoperto che i fianchi umani son più larghi che la testa, e che per muovere i gomiti è necessario più spazio che per scuotere il capo. Di conseguenza, le vetture all'ultima moda sono panciute sino a metà altezza, poi stringono verso l'alto. La sezione trasversale risulta non più un rettangolo, ma un trapezio, e si riduce, con la sezione frontale complessiva della vettura, la resistenza dell'aria. Inoltre, la finestra inclinata, come il parabrezza, avvicina alla verticale dell'osservatore lo spigolo opaco del tetto, migliorando la visibilità verso l'alto. E' da augurarsi che di questa piccola utile scoperta si approfitti per dedicare ad una maggior altezza di tetto e di cristalli la superficie di sezione maestra risparmiata sui fianchi.

Nei riguardi dei tetti apribili, infine — terzo ed ultimo elemento della visibilità — molto abbiamo ancor da imparare dai Tedeschi. Non in fatto di soluzioni tecniche: sia nel campo delle « trasformabili » vere e proprie, come nei « cabriolets », come nei semplici cieli scorrevoli, i nostri carrozzieri ed alcune ditte specializzate offrono esemplari pratici, agevoli di comando, e perfettamente stagni, a prova di qualunque uragano. Ma nella mentalità. Le nostre vetture scoperchiabili sono ancora considerate una curiosità, un'eccezione, un giocattolo. Bisogna che noi turisti convinciamo i nostri colleghi che non per snobismo o per capriccio, su dieci vetture tedesche che scendono in Italia otto hanno il cielo mobile; ma perchè questa è una risorsa d'ordine sostanziale. Dobbiamo pretendere che questo dispositivo faccia parte di ogni carrozzeria che si rispetti, e giudicare incompleta ed indegna, ai Saloni, di generale ammirazione, la smagliantissima vettura di cosiddetta avanguardia, che imprigioni i suoi occupanti sotto uno schermo inamovibile.

Qualche dettaglio ancora, a cui la mostra di Milano fornisce lo spunto, va ricordato di sfuggita per l'interesse turistico che può presentare.

Le pedane sono in gran parte soppresse, e sta bene: ma in loro vece non guasterebbe un semplice nettapiedi esterno, che tenesse conto che nell'auto non si entra solo provenendo dalla sala da ballo.

Abbiamo altra volta auspicato l'avvento di tinteggiature più chiare, vivaci, assortite: un movimento in questo senso tra i nostri carrozzieri, ligi sino a ieri ai monotoni toni scuri, differenziantisi per sfumature, comincia a darci ragione. L'interesse turistico di questa trasformazione consiste nei suoi vantaggi termici, in quanto la carrozzeria tutt'acciaio, giustamente venuta di mo-

da, verniciata in scuro, diventa, d'estate (quando cioè più ferve il turismo) una formidabile accumulatrice di calore, mentre in tinte chiare si mantiene abitabile anche dopo la sosta al solleone. Vantaggi pratici secondari sono: la più facile visibilità a distanza tra gli incerti contorni di una strada a serpentine, o nella luce crepuscolare (donde una maggior sicurezza nel reciproco avvistamento), e la più facile riconoscibilità della macchina propria tra le altre parcheggianti, o di quella dei compagni di comitiva.

Ma perchè le nuove vernici chiare, o per meglio dire a due colori, che stan venendo di moda, siano gradite a noi turisti, devono rispondere ad una distribuzione razionale, che i primi esemplari paiono interpretare all'opposto, schiarendo il disotto e oscurando l'imperiale. Bisogna, invece, che i parafanghi, come i più soggetti ai cosidetti... colpi d'aria e conseguenti riparazioni, siano in nero comune, riproducibile in qualunque officina: e altrettanto dicasi della parte superiore del cofano e del mantello dei fari, che forniscono accecanti riflessi in determinate posizioni del Sole. Tutto il resto della vettura, e specialmente la parte superiore del tetto, sarà tanto più gradita quanto più chiara e rallegrante, magari in combinazione di tinte diverse.

L'accenno ai «colpi di aria» ci ricorda che la questione dei paraurti è sempre in altissimo mare. In America qualcosa si è tentato e fatto almeno sulla via della normalizzazione nell'altezza da terra, verso l'ideale del paraurto tipo respingente ferroviario, destinato a toccare nel paraurto altrui. In Europa il paraurto si mantiene invece essenzialmente un arnese figurativo: assume tutte le forme e le postazioni, spesso è formato da una sottile lamiera applicata... sui parafanghi, ed ha capricciose volute, che suggeriscono piuttosto l'idea di uno stemma araldico che di un organo tecnico. Non pretendiamo che il paraurti pari sul serio gli urti; vorremmo però che il leggero tocco della macchina che ci segue o precede nella marcia in colonna potesse venire da questo assorbito, e che nelle manovre turistiche su strade campestri rappresentasse una garanzia di poter rinculare sino all'appoggio «corto» contro il muretto o l'albero o la siepe; non una fonte di preoccupazioni in più e una sporgenza sottraente spazio utile. Ed a proposito di paraurti, va segnalata l'eccellente idea di una carrozzeria lombarda, che a Milano esponeva un grandioso autobus da gran turismo, protetto tutt'in giro, sui fianchi, da un grosso corrente di gomma, a salvaguardia della propria e dell'altrui integrità. Questa semplice innovazione merita studio, al pari di quella che utilizza le stesse ruote di scorta come paraurti.

Altra lodevole soluzione che va generalizzandosi (e che lo scrivente auspicava, su altre colonne, sette anni fa, nell'identica forma oggi seguita) è la bagagliera accessibile dall'interno della vettura, nello spazio della coda, per colli alla rinfusa, dietro allo schienale posteriore ribaltabile. Il vecchio baule accessibile posteriormente (anche nella sua evoluzione odierna, che lo incorpora monoliticamente nella coda), munito di valigie-cassetti di formato fisso, è, teoricamente, elegante, ma assai meno pratico della prima soluzione: la ben ordinata valigia d'ordinanza non è il solo collo del turista, che preferisce invece poter gettare nella macchina, senza vederli finire sotto i piedi dei compagni e senza acquistar l'aspetto di un bazar, pastrani, sciarpe, attrezzi sportivi od alpestri, carte, macchine fotografiche, mobiletti da campeggio, pacchi, scatole, mazzi di fiori, ombrelli. E soprattutto gradisce che i bagagli si possano manipolare anche in caso di maltempo, senza fare il giro della vettura, senza cercare altre chiavi, senza compiere altre manovre più o meno pulite; e che siano automaticamente custoditi dallo stesso bloccaggio delle porte della macchina, razionale antifurto cumulativo.

IL MARE E' PIU' LARGO DELLA STRADA, EPPURE SI SENTE LA NECESSITA' DI PROTEGGERE I FIANCHI DELLE NAVI.

Ma a proposito di furti, già troppo è il prezioso spazio rubato alla Rivista, e converrà per oggi far punto.

ALDO FARINELLI

(Disegni di Carlo Biscaretti)

Vita del Touring

Natale e Capodanno

Un altro anno della nostra vita — fausto per la Patria — s'avvia al tramonto, fra le intime gioie della famiglia e le calde effusioni degli amici. Ognuno di noi dimentica le preoccupazioni consuete, per trascorrere questi giorni di festa come una breve sosta obliosa di un lungo e non sempre lieto viaggio. Una calma letizia ci riconcilia con l'esistenza e coi nostri simili e come un fresco alito della fanciullezza lontana rasserena i nostri pensieri.

Persino il nostro egoismo cede a un desiderio vivo di vedere intorno a noi volti sorridenti, e perciò da tempo immemorabile si usa scambiare doni tra familiari, amici e conoscenti, che poi rimangono come tenui segni miliari nel lungo itinerario degli anni.

Esprimendo con sincerità di cuore i più caldi auguri di ogni bene per il nuovo anno ai nostri amici, Soci del Touring, vorremmo consigliarli ancora una volta di ricordarsi, nella scelta dei loro doni, di dar la preferenza alle cose utili, che soddisfano non ad esigenze fatue ed effimere, ma a bisogni sostanziali, come, per addurre un esempio, i buoni libri, che non dovrebbero mai mancare in nessuna casa italiana.

Un libro utilissimo, diremmo indispensabile ad ogni persona colta e che può costituire un dono cospicuo, è il grande *Atlante Internazionale del T. C. I.*, testè uscito nella sua 5ª edizione, aggiornata con la recente conquista dell'Impero. L'opera ha tale importanza, che ne diciamo con più minuti particolari in una notizia seguente.

Un altro dono di singolare valore, che riuscirà graditissimo per l'importanza della materia, l'originalità della trattazione e la eleganza della veste, può essere costituito dal primo volume della nuovisima opera *Il volto agricolo dell'Italia*, dettata dal Sen. Arturo Marescalchi e ampiamente illustrata in un diffuso articolo di questo stesso numero.

Particolarmente gradita a tutti coloro cui è sacra la religione dei ricordi e delle glorie patrie riuscirà la collezione dei 7 volumi della *Guida dei Campi di Battaglia* (1) (un complesso di 1242 pagine, 650 illustrazioni, 49 carte), fondamentale per la conoscenza della storia della nostra più grande guerra e per la visita ai luoghi in cui essa lasciò le sue tracce cruente.

Ma fra le molte e varie pubblicazioni del Touring i lettori troveranno anche una serie di doni più modesti, accessibili a tutte le borse. Basterà scegliere, ad esempio, uno o più volumi della *Guida d'Italia* (2), indispensabile ausilio allo studio dell'Italia geografica e indivisibile compagno per chiunque si mette in viaggio.

Agli automobilisti poi, offrite — con la certezza di fare un dono desideratissimo — l'*Atlante Automobilistico d'Italia* al 200.000 (3), in due volumi, con 99 carte e 186 piante di città per gli attraversamenti. La perfezione tecnica e la pratica utilità di questa pubblicazione sono ormai proverbiali fra coloro che ne fanno uso.

Nè si devono dimenticare altre pubblicazioni, che onorano il nostro Sodalizio e presentano una copiosa possibilità di scelta: monografie regionali illustrate, atlanti, carte aggiornatissime, itinerari, ecc., di cui verrà inviato l'elenco particolareggiato a semplice richiesta.

Altri doni egualmente graditi da offrire ad amici e familiari sono: l'associazione al Touring, annuale o vitalizia, e l'abbonamento a *Le Vie d'Italia*, che è tra le più diffuse e pregiate riviste che vedano la luce nel nostro Paese, ed è considerata fra i più potenti mezzi divulgatori della cultura geografica, storica, artistica e naturalistica. L'abbonamento a *Le Vie d'Italia*, se effettuato prima del 31 dicembre p. v., costa ai Soci Lire 18.50 in Italia, Imp. e Col., L. 36,50 all'Estero; ai non Soci rispettivamente L. 26.50 e L. 44.50. L'abbonamento a *Le Vie del Mondo* costa rispettivamente L. 40.50 e all'Estero L. 65.50; quello cumulativo alle due Riviste, L. 54 e all'Esterc L. 91, pei Soci e non Soci.

Ai Soci e agli Abbonati

E' ormai tempo che, quanti non l'hanno ancora fatto, rinnovino senza indugio l'abbonamento a «*Le Vie d'Italia*», anche perchè dopo il 31 dicembre esso non potrà più essere effettuato al prezzo ridotto di *L. 18.50* (4), il quale prezzo — sia detto fra parentesi — per una rivista

---

(1) Introduzione: *La nostra Guerra*; Vol. I: *Il Trentino, il Pasubio, gli Altipiani*; II: *Il Monte Grappa*; III: *Il Cadore, la Carnia, l'Alto Isonzo*; IV: *Il Medio e Basso Isonzo*; V: *Il Piave e il Montello*; VI: *I Soldati italiani in Francia*. Tutti e sette i suddetti volumi: L. 52 alla Sede, L. 55 in It. Imp. e Col.; L. 75 all'Estero.

(2) Per il gruppo delle nuove edizioni: Piemonte - Lombardia - Veneto - Venezia Tridentina e Cadore - Venezia Giulia e Dalmazia - Liguria - Emilia e Romagna - Toscana - Firenze, Perugia, Siena e Assisi - Lazio - Roma e dintorni - Napoli e dintorni - Sicilia e Isole Minori - Sardegna: alla Sede L. 220; Italia e Colonie L. 226; Estero L. 250. Per i tre volumi dell'Italia Meridionale: Abruzzo, Molise e Puglia - Napoli e dintorni - Campania, Lucania e Calabria: L. 40; L. 43; Lire 50. Per la serie completa dei 19 volumi: alla Sede, Lire 260; Italia e Colonie L. 270; Estero L. 260, oltre alle spese postali.

Si accordano pagamenti rateali: chiedere le modalità.

(3) L'opera completa non costa che L. 80 alla Sede del T. C. I.; L. 85 in Italia, Imp. e Col.; L. 95 all'Estero.

(4) Dopo il 31 dicembre 1936 l'abbonamento alla Rivista costa L. 20,50 (Estero L. 40,50).

che, acquistata a numeri separati, costerebbe L. 30, costituisce una facilitazione, che soltanto un ente a fini disinteressati come il Touring può permettersi, per favorire la diffusione della cultura nel Paese. (Per l'Estero l'abbonamento fatto entro il corrente mese costa L. 36.50).

Come abbiamo già pubblicato, agli abbonati a *Le Vie d'Italia* per il 1937 è riservato e immediatamente inviato un dono di eccezionale valore, cioè un gruppo di 12 nuovi fogli della *Carta dell'A. O. I. al milionesimo*, riunito in speciale busta-custodia.

L'invio di questo dono ha avuto inizio il 15 ottobre u. s. e prosegue ora nell'ordine stesso in cui viene versato l'ammontare degli abbonamenti.

Con l'abbonamento a *Le Vie d'Italia*, i Soci ritardatari non dimentichino di inviare alla nostra Amministrazione la quota annua, rimasta per l'anno 1937 invariata in *L. 15,20* per l'Italia, Impero e Colonie (in L. 25,50 per l'Estero). Il Socio riceverà nel 1937 doni di gran pregio; anzitutto il primo volume della *Guida Breve d'Italia*. Detto volume, in elegante rilegatura, illustra le seguenti sette regioni: Piemonte, Lombardia, Veneto, Venezia Tridentina, Venezia Giulia, Liguria, Emilia e Romagna, ed è costituito di 384 pagine, 2 carte e 34 piante.

La *Guida Breve* è una recentissima pubblicazione, intesa a provvedere, a chiunque viaggi per diporto o per istruzione e particolarmente alle falangi dei dopolavoristi e ai frequentatori dei treni popolari, un manuale organico pratico e piacevole, un viatico turistico per chi deve vedere e comprendere molte cose in ridotto spazio di tempo.

Altro dono riservato ai Soci del prossimo anno è l'VIII volume della collezione *Attraverso l'Italia*, dedicato alla Puglia, alla Lucania e alla Calabria (240 pagine, con oltre 400 illustrazioni in nero, 4 tavole a colori fuori testo e una carta geografica).

Oltre questi doni interamente gratuiti, altri due semigratuiti sono offerti ai Soci: i fogli 9 e 10 della *Carta d'Italia al 500.000*, relativi alla Puglia, alla Lucania e alla Calabria, e il volume *Le Stazioni dei Laghi, delle Prealpi e dell'Appennino*, sesto della serie della *Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura*.

Questi due doni semigratuiti si spediscono, il primo mediante il tenuissimo contributo di *Lire 1,50* (Estero L. 3,50) e il secondo di *L. 4,50* (Estero L. 8).

Per facilitare ai Soci e agli Abbonati la scelta fra le varie combinazioni, riproduciamo qui la tabella che le enumera partitamente:

	Lettera da citare nella risposta		Senza abbonam. alle Riviste	Con abbonam. a «Le Vie d'Italia»	Con abb. a «Le Vie d'Italia e del Mondo»	Con abbonam. cumulat. alle due Riviste
		ITALIA				
Soci Annuali	*a*	**Quota 1937**	**15,20**	33,70	55,70	69,20
	b	Quota 1937 e Fogli 9 e 10 della *Carta d'Italia*	16,70	35,20	57,20	70,70
	c	Quota 1937 e Vol. VI della *Guida Pratica*	19,70	38,20	60,20	73,70
	d	Quota 1937, Fogli 9 e 10 della *Carta d'Italia* e Vol. VI della *Guida Pratica*	21,20	39,70	61,70	75,20
Soci Vitalizi	*e*	Abbonamenti alle Riviste	—	18.50	40,50	54,—
	f	Fogli 9 e 10 della *Carta d'Italia*	1,50	20,—	42,—	55,50
	g	Vol. VI della *Guida Pratica*	4,50	23,—	45,—	58.50
	h	Fogli 9 e 10 della *Carta d'Italia* e Vol. VI della *Guida Pratica*	6,—	24.50	46,50	60,—
		ESTERO				
Soci Annuali	*i*	**Quota 1937**	**25,20**	61,70	90,70	116,20
	l	Quota 1937 e Fogli 9 e 10 della *Carta d'Italia*	28,70	65,20	94,20	119,70
	m	Quota 1937 e Vol. VI della *Guida Pratica*	33,20	69.70	98,70	124,20
	n	Quota 1937, Fogli 9 e 10 della *Carta d'Italia* e Vol. VI della *Guida Pratica*	36,70	73,20	102,20	127,70
Soci Vitalizi	*o*	Abbonamenti alle Riviste	—	36,50	65,50	91,—
	p	Fogli 9 e 10 della *Carta d'Italia*	3,50	40,—	69,—	94,50
	q	Vol. VI della *Guida Pratica*	8.—	44,50	73,50	99,—
	r	Fogli 9 e 10 della *Carta d'Italia* e Vol. VI della *Guida Pratica*	11,50	48.—	77,—	102.50

NB. Per brevità i Soci possono indicare — nel talloncino dell'annesso Bollettino di versamento in c. c. p., o in quello del vaglia postale, o nella lettera d'accompagnamento — la lettera corrispondente alla combinazione prescelta (colonna 1 della tabella) e la somma spedita (colonna 3 a 6 della tabella). Chi desidera ricevere i doni in piego *raccomandato* aggiunga un supplemento di L. 3 (Estero L. 6), alla somma corrispondente alla combinazione prescelta, scrivendo sul Bollettino di versamento in c. c. p. le parole: «spedizione raccomandata».

L'Atlante Internazionale del T. C. I.

Indelebile rimarrà nella nostra memoria il lapidario discorso del Duce, che il 24 ottobre dell'anno XIV lanciava al mondo un messaggio di pace armata ed annunziava la celere occupazione delle nuove terre dell'Impero.

« Mentre vi parlo — diceva Egli — le nostre colonne stanno marciando a grandi tappe nella regione fertilissima dei Grandi Laghi, nel cuore dell'Africa equatoriale. Un'altra colonna marcia verso l'occidente alla ricerca del fantastico Governo di Gore. Pacificati i territori, che sono sei volte il territorio della Madre Patria, laggiù, dopo la gloria, vi sarà lavoro e posto per tutti ».

I mutamenti territoriali, che sono fausta conseguenza della conquista dell'Impero, hanno dato luogo a modifiche di alcune tavole dell'*Atlante Internazionale del T. C. I.*, di cui si è pubblicata la V edizione: infatti, allo scopo di aggiornare l'opera con gli avvenimenti recenti nell'Africa Orientale Italiana, sono state ora ristampate le seguenti tavole:

Tav. N. 4-5, *Vie di comunicazione dell'Oceano Atlantico*, al 30 milioni;
Tav. N. 6-7-8, *Vie di comunicazione degli Oceani Indiano e Pacifico*, al 30 milioni;
Tav. N. 86-87, *Asia Politica*, al 25 milioni;
Tav. N. 91, *Arabia e Mesopotamia*, al 10 milioni;
Tav. N. 107-108, *Africa Politica*, al 20 milioni;
Tav. N. 109-110-111, *Africa* al 10 milioni, *foglio Nord*;
Tav. N. 116-117, *Africa Orient. Italiana*, al 5 milioni.

Tutti i possessori dell'Atlante che desiderano rinnovare la loro copia, sostituendo alle vecchie le nuove tavole, possono farlo con una modesta spesa. Mentre le tavole separate rimangono in vendita ai prezzi consueti, la serie completa delle 7 carte suddette (15 tavole) viene inviata ai Soci a sole L. 25.— (invece di L. 36.50), incluse le spese di spedizione raccomandata in Italia e Colonie e l'Indice speciale delle tavole N. 116-117 (Africa Orientale Italiana, al 5 milioni).

Questa veramente notevolissima facilitazione è stata deliberata con un duplice intento: da un lato, rendere più facile ai possessori dell'Atlante il rinnovamento della loro copia e dall'altro contribuire a mettere in luce i risultati della Vittoria italiana.

L'*Atlante* è in vendita in tre legature:

	Soci	*non Soci*
Legatura A) in un solo volume . .	L. 300	L. 400
Legatura B) in due volumi, uno contenente le tavole, l'altro l'indice dei nomi	» 320	» 420
Legatura C) con le tavole sciolte e racchiuse in cartella e un volume comprendente la prefazione e l'indice dei nomi	» 270	» 370

Le spese d'imballaggio e di spedizione in Italia e Colonie ammontano rispettivamente a L. 12, a L. 20 e a L. 25. Per l'Estero, le spese postali variano a seconda del Paese di destinazione.

Sono ammessi anche acquisti a pagamento rateale (10 rate consecutive di L. 30 o 32 o 27 ciascuna, a seconda della legatura) con la consegna della copia all'invio dell'ultima rata — o anche immediatamente, se si produce la garanzia di un'Amministrazione pubblica o di un grande Istituto o Azienda.

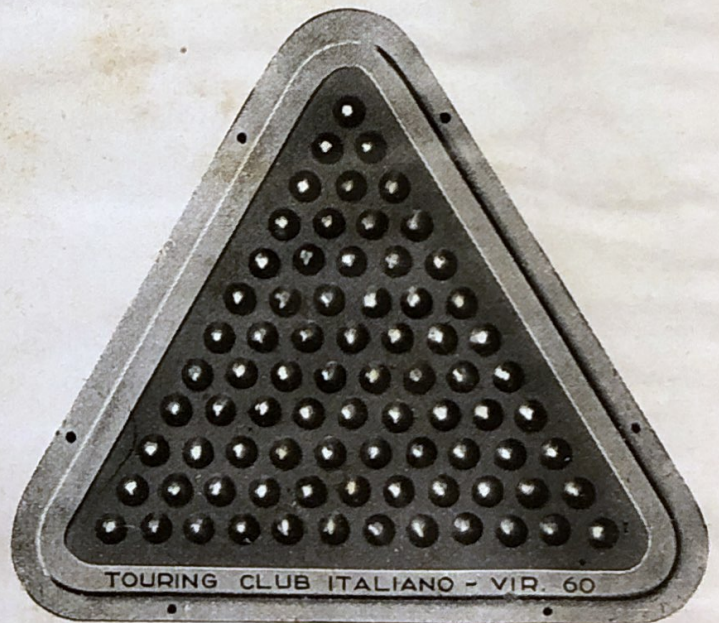
Nuove edizioni della "Guida d'Italia,,

Come è noto, il Touring viene rinnovando i volumi della sua Guida d'Italia, che costituisce la più completa e la più omogenea descrizione del nostro Paese. Verso il quindici di dicembre uscirà il volume « *Marche* », di circa 400 pagine, con 8 carte e 5 piante di città (in vendita ai Soci a L. 15 alla Sede del T. C. I., L. 16,50 in Italia e Colonie, L. 18 all'Estero); alla fine di dicembre l'« *Umbria* », volume di circa 400 pagine con 9 carte e 9 piante di città (in vendita ai Soci a L. 15 alla Sede del T. C. I., L. 16,50 in Italia e Colonie, L. 18 all'Estero). Altri volumi stanno maturando: ai primi di gennaio avremo la « *Libia* », volume di circa 450 pagine, con 16 carte, 11 piante di città (in vendita ai Soci a Lire 16 alla Sede, L. 18 in Italia e Colonie; L. 20 all'Estero); seguiranno probabilmente non oltre marzo i volumi «*Firenze e dintorni*» e «*Sicilia*».

Queste nuove edizioni sono, in realtà, profondi rifacimenti, che tengono esatto conto della rapida trasformazione che le nostre regioni subiscono sotto l'impulso del Regime Fascista. In pari tempo, si approfitta dell'occasione per meglio distribuire la materia secondo il criterio regionale, e per controllare e mettere a punto ogni dato o informazione.

Tutti i Soci che hanno ricevuto in gratuita distribuzione, negli anni 1914-1929, la collezione della Guida d'Italia, debbono rinnovarla richiedendo le nuove edizioni, via via che esse vengono pubblicate. Essi daranno così al Sodalizio un appoggio prezioso e un doveroso riconoscimento dello sforzo che esso fa per mantenere fresca e viva questa raccolta, che è strumento indispensabile per la conoscenza del Paese.

Per la sicurezza del traffico

Nel numero di Novembre di questa Rivista abbiamo informato i Lettori che, in base al Decreto Ministeriale del 30 maggio u. s., tutti gli automobili, autocarri, motocicli, motocarrozzette

e motofurgoncini dovranno portare, a partire dal 1° gennaio 1937, oltre al regolamentare fanale rosso posteriore, anche un dispositivo circolare catarifrangente, di colorazione rossa, per modo che, spegnendosi la lampadina del fanalino, l'autoveicolo possa essere percepito da altro autoveicolo sopraggiungente a tergo. Abbiamo pure fatto noto che il Touring ha messo in vendita per i Soci, e soltanto per essi, un apparecchio catarifrangente di forma circolare, che viene loro ceduto al prezzo di L. 4 per consegna alla nostra Sede, e di L. 5 se spedito nel Regno, Impero e Colonie (L. 5.50 per spedizione raccomandata).

Si è anche detto che i rimorchi devono portare un dispositivo catarifrangente di forma triangolare, di non meno di 50 cmq. di superficie riflettente. Diamo ora la riproduzione di tale apparecchio, che ha il lato utile di cm. 12,5, il che porta la sua superficie totale utile a circa 63 cmq., con un notevole margine, quindi, sul minimo prescritto dal Decreto Ministeriale. L'apparecchio, montato in una elegante custodia di ottone nichelato, è ceduto ai Soci del T. C. I. al prezzo di L. 9 per consegna alla nostra Sede e di L. 11 per spedizione nel Regno, Impero e Colonie (L. 11,60 per spedizione raccomandata).

Appello ai Soci fotografi

In questo stesso numero pubblichiamo un articolo, che presenta degnamente ai Lettori de « Le Vie d'Italia » il primo volume della nostra nuova pubblicazione *Il Volto Agricolo dell'Italia*. Siamo certi che essi ammireranno la copiosa e varia illustrazione dell'articolo, la quale non è che un saggio della ricchissima documentazione iconografica dell'opera, che in questa sua prima parte comprende le regioni dell'alta e media Italia, fino alla Romagna e alla Toscana comprese.

Il secondo volume, in corso di stampa, presenterà il volto agricolo d'Italia, dalle Marche alla estrema Penisola e alle isole, non solo, ma, in appendice, anche quello dell'Impero di recente conquista e delle altre colonie e possedimenti italiani d'oltremare. Immagini il Lettore la mole di materiale che ci occorre per una degna illustrazione di questa seconda parte dell'opera, che deve riuscire degna della prima, e quanto preziosa quindi, ci sarà la collaborazione di coloro che, abitando nei luoghi da illustrare, ci manderanno fotografie significative, eseguite da loro stessi o da conoscenti o da fotografi locali, rappresentanti aspetti del paesaggio, scene campestri, caratteristiche delle diverse coltivazioni, terreni a colture speciali, le varie fasi, insomma, della vita agreste, della produzione agricola e delle industrie che essa alimenta.

Ogni fotografia recherà, a tergo, l'indicazione precisa del luogo e della materia o argomento che essa illustra, e dovendo servire a documentare lo stato *presente* dell'Italia agricola, anche l'annc a cui si riferisce.

Pensino gli amici Lettori, a cui rivolgiamo il nostro appello, che aiutandoci a illustrare le bellezze e le risorse naturali dei loro paesi — meno note, purtroppo, di quelle dell'Italia settentrionale — contribuiranno efficacemente a farle conoscere e a valorizzarle nel concetto di tutti gli Italiani e degli stranieri, i quali guardano con non sempre lieto stupore ai rapidi progressi della nostra agricoltura, che devono condurci alla completa emancipazione economica.

Le fotografie dovranno esserci inviate al seguente indirizzo: *Al Touring Club Italiano — per il « Volto agricolo dell'Italia » — Corso Italia 10 — Milano.*

La "Campagna del mezzo milione"

La campagna indetta dal Touring allo scopo di raggiungere i 500.000 Soci, ferve animatissima e non è difficile prevedere che la mèta a cui è diretta la premurosa sollecitudine degli aderenti sarà presto raggiunta.

Per le prossime strenne, ogni Socio, a cui è motivo di intima compiacenza collaborare alle crescenti fortune del Sodalizio, potrà cogliere la occasione propizia d'intensificare la campagna di reclutamento, iscrivendo al Touring un congiunto, un amico, un conoscente a cui desidera ricordarsi con un dono; e sarà il più utile, il più gradito e (non ultima ragione della preferenza) fra i meno costosi di quanti altri potrà scegliere, assicurando così al nuovo iscritto i non trascurabili benefici materiali di cui il Touring è così largo verso la massa degli aderenti.

E' noto ai lettori che, per ogni nuova adesione da lui procurata, il Socio riceverà un adeguato premio, secondo quanto stabilisce il regolamento della « Campagna del mezzo milione », che ognuno può chiedere al Touring, anche mediante semplice biglietto da visita con le iniziali « C. M. M. ».

Per le serie dei « Buoni-Premio » emesse dallo scorso agosto ad oggi sono state sorteggiate quattro copie dell'*Atlante Internazionale* e del volume *Gli Stati del Mondo* fra i possessori dei « Buoni-Premio » compresi fra i numeri 1201-1300; 1301-1400; 1401-1500; 1501-1600.

Le opere suddette sono state assegnate in premio rispettivamente ai signori:

Cap. Pilota Gino Aliboni, Console Militare del T. C. I. per il R. Aeroporto « G. Ghislanzoni » - Como (Buono-Premio N. 1278).

1° Cap. Giuseppe Simonetti - Console Militare del T. C. I. per il Comando Stabilimenti Militari di Pena - Gaeta (Buono-Premio N. 1309).

Cap. Veterinario Dott. Tarquinio Molossi - Console Militare del T. C. I. per la 110ª Infermeria Quadrupedi A. O. I. (Buono-Premio N. 1407).

Ten. Rag. Salvatore Bitritto - Console Militare del T. C. I. - Distaccamento R. G. F. - Rodi (Egeo) (Buono-Premio N. 1503).

Non è forse inutile ricordare che *anche la presentazione di un solo Socio dà diritto ad un premio*, e che non è difficile convincere qualsiasi persona ragionevole ad iscriversi al Touring, quando le si facciano presenti i vantaggi sostanziali che può trarne, in confronto al lievissimo onere rappresentato dalla tenue quota sociale.

Esempi da imitare

Come i lettori hanno letto negli ultimi numeri de « Le Vie d'Italia » e possono constatare nel presente, l'esempio di un Socio Vitalizio che spontaneamente volle rimborsare al Touring la somma integrativa di L. 22.50 necessaria a convertire la sua quota vitalizia in Rendita 5 %, è stato, con sorprendente sollecitudine, imitato da centinaia e centinaia di altri Soci Vitalizi, di cui abbiamo dato i nomi nei fascicoli dal novembre 1935 ad oggi.

Evidentemente il Socio promotore di questa significativa dimostrazione di attaccamento al nostro Sodalizio non fece che smuovere al vertice il primo sassolino destinato a diventar valanga. Le quote integrative dei Soci Vitalizi, di Lire 22.50 o di L. 30 — a seconda che si tratti di Soci inscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o di L. 200 — giungono, infatti, alla nostra Amministrazione in sempre maggior numero e le registriamo qui con una specie di orgoglio, poichè attestano, assai più efficacemente delle parole, che il Touring è presente nel pensiero fedele e solidale di tutti i suoi aderenti.

Ed ecco la nuova cospicua serie di questi « esempi da imitare »:

Generale Comm. Umberto Toller, Trieste; Prof. Alberto Armando Mignanego, La Plata; Rag. Giovanni De Agostini, Romano Lombardo; Cav. Ottorino Foccoli, Verona; Conte Ludovico Reina, Como; Barto-

lommei Rina di Italo, Venezia; Bartolommei Lina, Venezia; Cav. Uff. Silvestro Boschi, Roma; Boscarino Orazio, Console del T. C. I., Ragusa; Pruneti Gino, Genova; Zuretti Angelo, Genova; Avv. Ernesto Bruccoleri, Roma; Capitano di Vascello Carlo Burzagli, Firenze; Badellino Zaira, Savona; Gen. Comm. Luigi Gambelli, Capo Console Militare del T. C. I., Asmara; Binda Giordano Attilio, Vinà del Mar (Cile); Dott. Ing. Pietro Vecellio, Poggio Mirteto Scalo; Dott. Bachisio Licheri, Cabras; Dott. Lorenzo De Stanchina, Tione di Trento; Rag. Giuseppe Pantanetti, Roma; Ing. Alfredo Palopoli, Roma; Cav. Amanzio Polvara, Malgrate; Comm. Rag. Rodolfo Montelatici, Roma; Dott. Gr. Uff. Eugenio Casanova, Roma; Bertoli Tullo, Parma; Corte Cornelio, Cosenza; Ing. Eugenio Marabini, Roma; Cav. Adolfo Rossetti, Torino; Rossetti Rossi Rosetta, Torino; Comm. Felice Bria-Berter, Torino; Rag. Cav. Carlo Cameli, Genova; Pienezza Latli Alice, Milano; Dott. Ing. Cav. Umberto Massari, Milano; Ing. Arturo Vismara, Milano; Rag. Comm. Alberto Boletti, Biella; Maresca Mario, Napoli; Maresca Alberto, Napoli; Ing. Cav. Rosario Interlandi Pizzuti, Siracusa; Cap. Francesco Scalfaro, Casale Monferrato; Minnucci Armando, Rho; Col. Med. Cav Uff. Giovanni Armand-Ugon, Milano; Prof. Dott. Salvatore Barberi, Messina; Col. Dott. Cav. Carlo Bruna, Firenze; Prof. Cav. Uff. Giacomo Furlani, Trieste; Grisolia Mario, Savona; Rag. Archimede Monti, Ascoli Piceno; Rag. Silvio Redaelli, Verona; Rag. Cav. Gioachino Simoncini, Rodi; Triulzi Enrico, Legnano; Donato Giuseppe, Roma; Cav. Alberto Mariani, Bergamo; Mutinelli Alessandro, Verona; Chiappini Enrico, Asti; M. R. don Romano Laurenzi, Roma; Pinelli Vittorio, Roma; Prof. Carmine Balestra, Palagianello; Antoldi Pietro, Brescia; « La Fondiaria », Firenze; Romoli Fino, Firenze; Cav. Dario Ponsero, Torino; Libè Augusto, Milano; Comm. Biagio La Corte, Roma; Sigismondo Pietro, Milano; Prof. Cav. Ovidio Orlando, Napoli; Dott. Tommaso Bellaudo Randone, Taranto; Rag. Enrico De Ponte, Milano; Dott. Ing. Sergio Rossi, Trieste; Rag. Lorenzo Silipigni, Console del T. C. I., Messina; Battioni Renato, Parma; Rag. Alfredo Cassini, Brescia; Rag. Aldo Farina, Bergamo; T. Col. Mario Gariglio, Roma; Meneghini Eugenio, Schio; Dott. Aldo Moggi, Firenze; Don Mario Reano, Baio Dora; Segre Mario, Milano; Rag. Gr. Uff. Cesare Oreglia, Roma; M.o Leone Sinigaglia, Torino; Rag. Felice Somasca, Milano; Rovere Renzo, Milano; Dott. Cav. Marco Parino, Milano; Dott. Bruno Fumagalli, Legnano; Fassina Eugenio, Pavia; Dott. Giuseppe Cono Matera, Brooklyn (U. S. A.); Ing. Carlo Bonomi, Gallarate; Boffa Cavere Giacomo, Capodistria; Bigliani Giuseppe, Torino; Roberti Quintino, Torino; Cav. Uff. Avv. Mario Rosselli, Genova; Dr. Tito Vezio Zapparoli, Bergamo; Zapparoli Ettore, Bergamo; Cap. Arturo Maresca, Napoli; D'Acampora Beniamino, Catanzaro; Gr. Uff. Paolo Cassanello, Notaio, Genova; Cav. Seifredo Colucci, Pastore Evangelico Valdese, Messina; Rag. Raffaele Esposito, Napoli; Dott. Carlo Maionica, Trieste; Massocco Carlo Aristide, Lodi; Rag. Alessandro Talamini, Verona; Comm. Dott. Ing. Ottorino Sega, Roma; L'Abbate Angelo, Caltanissetta; Di San Lazzaro Clementina, Bologna; Sacchi Ved. Donalisio Beretta Alda, Milano; Ten. Col. Cav. Arturo Kellner, R. Legazione d'Italia, Belgrado; Gr. Uff. Tammaro De Marinis, Pistoia; Avv. Giacomo Di Lorenzo, Catania; Ing. Prof. Ercole Bottani, Milano; Caccia Arturo, Milano; Geom. Cav. Pio Bombarda, Asmara; Anau Lina, Firenze; Beleschi Natale, Siena; Fontana Minoja Erminia, Milano; Rastelli Edoardo, Lugo; Dott. Alberto Rabino, Bahia Blanca; Poggini Attilio, San Sepolcro; Conte Cap. Cav. Uff. Renzo Passerini Cerretesi, Genova; Rag. Gino Sinigaglia, Palombina Nuova; Diodato Massimo, Genova; Avv. Comm. Mario Della Seta, Roma; Prof. Rag. Alessandro Micheli, Genova-Sampierdarena; Dott. Gregorio Di Loreto, Civitella Alfedena; Rag. Aldo Gentili, Alessandria; Dr. Walfrido Nardi, Firenze; Nardi Eugenio, Firenze; R. Liceo Ginnasio « G. Nolfi », Fano; Ricci Oddi Pietro, Piacenza; Ten. Col. Dr. Camillo Grosso, Cuneo; Vernetti Blina Carlo, Vittorio Veneto; Perego Alessandro, Merate; Rag. Giuseppe Paoncelli, Roma; Cav. Rag. Alberto Tiraboschi, Napoli; Col. Antonino Fedolino, Roma; Dott. Giulio Ridolfi, Porto Recanati; Ambrosini Elisabetta, Udine; S. E. il Gen. Gr. Uff. Carlo Ferrario, Milano; Ing. Romualdo Della Torre, Cividale (Udine); Comm. Antonio Ciotto, Venezia; Comm. Pietro Calvi, Roma; Cairo Dante, Milano; Cav. Augusto Belliere, Bologna; Ing. Giuseppe Gulminelli, Pontelagoscuro (Ferrara); Dr. Prof. Eugenio Milani, Roma; Michelis Elia Eugenio, Console del T. C. I., Ormea (Cuneo); Rag. Carlo Lupi, Trieste; Baroni Lippi Velia, Genova; Cav. Augusto Pennazio, Torino; Cav. Secondo Pennazio, Torino; Avv. Umberto Pele, Lecce; Pellerano Carletto, Console del T. C. I., Cagliari; M. R. Don Vittorio Brunetti, Gavirate (Varese); Ing. Comm. Enrico Torcetta, Milano; Cav. Pietro Broggi, Milano; Avv Vermondo Brugnatelli, Milano; Albizzi Mario, Viterbo; Grassilli Aristide, Monfalcone (Trieste); Mariani Giuseppe, Milano; Cap. Rag. Cav. Carlo Coppola, Napoli; T. Col. Cav. Italo Massaioli d'Urbino, Genova; Mandara G. Battista, Napoli; Lojali Vincenzo, Amelia (Terni); Corcos Giampaolo, Roma; Dr. Giulio Barzanò, Cene (Bergamo); N. H. Dr. Giancarlo Venturini, Parma; Tonolo Davide, Venezia; Tazzer Primo, Schio (Vicenza); Prof. Leda Russo Calegaris, Roma. *(continua)*

I nostri lutti

Chi scorra le annate 1917 e 1918 de « Le Vie d'Italia » vi troverà notevoli tracce della collaborazione appassionata e intelligente di un carissimo amico della nostra Istituzione: il dott. Giacomo Francesco Guarnati. In quei suoi articoli, Egli mirava soprattutto alla valorizzazione del Turismo nel dopoguerra, studiando e indagando quanto nello stesso campo si faceva oltr'Alpe, affinchè potesse servirci di esempio e di incitamento. Purtroppo, il nostro Amico non è più. Uomo di profonda cultura e di fine gusto artistico, dedicò gran parte della Sua attivissima esistenza — visitando all'uopo anche le principali biblioteche d'Europa — ad una preziosa raccolta di documenti, in vista della pubblicazione di una *Bibliografia della Stampa italiana* e di altri lavori altrettanto notevoli, fra cui (di prossima pubblicazione coi tipi dell'editore Hoepli) un importante lavoro sull'incisione: *Bianco e nero: avviamento alla comprensione e alla raccolta della stampa d'arte occidentale.*

Nelle Sue disposizioni testamentarie l'egregio Uomo volle ricordarsi anche del nostro Touring, a cui lo legava un sincero affetto, per donare ad esso due diverse opere pittoriche, di grande valore: una deliziosa *Marina* di Giuseppe De Nittis, datata 1871, e una tela, *Il vecchio porto di Marsiglia*, dipinta nel 1931 da Maurice Ésnault, pittore francese, al quale si devono pregevoli fantasiosi affreschi che decorano il Palazzo di Giustizia e il modernissimo Sanatorio provinciale di Marsiglia.

Alla cara memoria del dott. Guarnati vada il nostro mesto e grato pensiero, e la nostra profonda riconoscenza vada anche alla Signora Daria, che Gli fu compagna devota e che ora continuerà con intelligente amore la compilazione dell'opera iniziata dal Defunto: *Bibliografia della Stampa italiana.*

Un altro caro Amico è scomparso, di cui si ricorderanno soprattutto i vecchi Soci, quelli che ancora conservano i primi fascicoli della Rivista Mensile del Touring Club Ciclistico Italiano: il comm. Ferdinando Patrucco.

Egli fu il primo cartografo volontario e disinteressato del Touring, allorchè questo, ai suoi albori, iniziando la Rivista Mensile (1895), pubblicò i primi itinerari ciclistici. Opera Sua fu anche la prima testata della Rivista, che portava già gli elementi del nostro distintivo sociale.

"Le Vie d'Italia e del Mondo,,

Il fascicolo di dicembre de *Le Vie d'Italia e del Mondo* ha il seguente interessantissimo sommario: R. Tritonj, *Il problema palestinese*, con tavole a colori; A. Lipinsky, *Corone regali d'Europa*; E. Silva, *La valle dell'Hudson, strada dei pionieri*; T. Bonadonna, *Zootecnia bolscevica*; E. Minelli, *Nella caverna dello stregone Dongolo*; M. C. Catalano, *Osaka e Kobe, centri dell'espansione economica giapponese.*

Completa il lussuoso fascicolo (120 pag., 132 illustrazioni in nero, 4 tavole a colori) un ricco notiziario geografico-statistico.

L'abbonamento annuo a *Le Vie d'Italia e del Mondo* costa L. 40,50 (Estero L. 65.50); quello semestrale Lire 20,50 (Estero L. 33). Abbonamento cumulativo a *Le Vie d'Italia e del Mondo* e *Le Vie d'Italia* L. 54 (Estero L. 91). Un numero separato, L. 4.

Natale!

studio delucs

IL NUOVO AMICO...

Radiogrammofono di lusso "LAVINIA" supereterodina 5 valvole serie europea. Tre onde. Alta fedeltà, sensibilità elevatissima

ROMA, Via Nazionale, 10 - ROMA, Via del Tritone, 88 - TORINO, Via Pietro Micca, 1
NAPOLI, Via Roma, 269 - MILANO, Gall. Vitt. Em., 39 - GENOVA, XX Settembre, 136
(concessionario esclusivo R R Radio) — Audizioni e cataloghi gratis a richiesta

Lire 2250,–

A rate: L. 465,– in contanti e 12 rate mensili da L. 160,– (Esclusa tassa EIAR)

LA VOCE DEL PADRONE

AUTOMOBILISMO

Conoscete questo perchè?

Lo conoscete certamente: o almeno, ognuno di Voi crede di conoscerlo, a modo proprio. È l'abbicì della critica automobilistica, il luogo comune delle dispute d'ogni orecchiante. Un tempo divise in polemiche acerrime giornali e riviste. Per queste ragioni speravamo di poter risparmiare su queste colonne una ripetizione, benchè da molti mesi, di quando in quando, qualche lettore ci preghi di occuparcene. Oggi, il contemporaneo giungere di altri tre inviti in questo senso, e il pensiero che forse, dopo l'esperienza circolatoria degli ultimi anni, ci sarà possibile adombrare qualche osservazione meno banale e meno arcinota, in ogni caso obbiettiva e basata sulla realtà anzichè su astrazioni di tavolino, ci fa persuasi dell'opportunità di toccare finalmente, anche noi, questo vecchio tasto.

Perchè alcune macchine hanno il volante di guida a sinistra, altre a destra? Quali regole presiedono a questa sistemazione? Come preferirla?

La domanda non cessa di essere d'attualità per l'automobilismo italiano, perchè è noto che, mentre vi sono Case che consegnano normalmente — salvo contraria richiesta — le loro vetture di serie, di qualunque tipo, con la guida a sinistra, altre forniscono la guida a destra; e d'altra parte vige per gli autocarri e gli autotreni l'obbligo per legge della guida a destra. Il problema rimane aperto, in minor misura, anche in Francia, benchè la gran maggioranza delle Case si sia decisamente orientata verso la guida a sinistra; in Austria, dove in parte del territorio nazionale si circola tenendo la destra, e in parte la sinistra (vedremo subito la rilevanza di questo fattore), e in Svizzera, dove, accanto alle macchine americane e tedesche con guida a sinistra, si importano anche vetture italiane, francesi e inglesi con guida a destra. In tutte le altre principali Nazioni automobilistiche il problema è praticamente superato, con l'adozione sistematica e generalizzata del volante di guida dal lato opposto alla mano legale di circolazione: in Inghilterra e colonie, dove si circola a mano sinistra, tutte le automobili hanno la guida a destra; in America e in tutti i Paesi d'influenza americana o aperti a questa esportazione, dove si tiene la destra, tutti indistintamente le vetture hanno la guida a sinistra; altrettanto può dirsi, almeno con grande approssimazione, per la Germania e per le altre minori nazioni europee: così in fatto di automobili, come di autocarri e di motocarrozzette (dove l'attacco a destra del carrozzino corrisponde alla guida a sinistra dell'auto). Insomma, almeno il 95 per 100 degli autoveicoli mondiali hanno la guida a sinistra se destinati a circolare a destra delle strade, e viceversa: naturalmente, su questa altissima percentuale influisce grandemente la preponderanza numerica americana. Il rimanente 5 per 100 è fornito in misura apprezzabile dai costruttori « dissidenti » italiani.

Questa esigua minoranza sarebbe a priori nel torto, a cagione appunto della stragrande maggioranza contraria? Converrà andar cauti nelle conclusioni, e valutare anzitutto le ragioni dei « contro-corrente », che potrebbero rappresentare la schiera dei veggenti nell'esercito dei ciechi.

Dicono dunque i partigiani del volante di guida dallo stesso lato della mano stradale di circolazione (in Italia, guida a destra) che essa:

1° – Permette di accostare con sicurezza il ciglio destro della strada, cioè di tenere rigorosamente la propria mano, mentre la guida a sinistra, secondo la pittoresca espressione da essi usata, « restringe la strada », nel senso che suggerisce istintivamente un maggior margine di rispetto tra il fianco destro della vettura e i paracarri, e quindi la frequente invasione della mezzaria stradale.

2° – Nei superamenti permette: prima della manovra, di ispezionare a destra del veicolo più lento se un terzo veicolo antistante ancora più lento non obbligherà il secondo a portarsi a sinistra, tagliando la strada al sopraggiungente; e durante l'effettuazione del sorpasso, di tener d'occhio il filo sinistro della macchina che vien lasciata indietro, eliminando il pericolo di « agganciamento ».

3° – Nelle curve a destra favorisce la manovra « a secco », nettamente per la corda, lasciando all'eventuale invisibile veicolo di senso contrario, che è istintivamente portato a tagliare verso il centro della strada, un maggiore spazio per l'incrocio.

4° – Nelle soste cittadine dell'uomo d'affari, guidatore della propria vettura, offre la discesa e la risalita in macchina dal lato destro, cioè verso il marciapiede, anzichè in centro-strada, col massimo accostamento del marciapiede stesso.

Rispondono i partigiani della guida a sinistra:

1° – Il mantenimento della mano destra non è impedito dalla guida a sinistra che nel caso di principianti inesperti o di macchine assolutamente infelici e fortunatamente sorpassate in fatto di visibilità, dove il guidatore rimane come sepolto dietro un monumentale cofano tondeggiante e una bassa feritoia trasversale in funzione di parabrezza. In condizioni normali, infatti, il ciglio destro della strada, costituito da una linéa diritta, uniforme, generalmente vistosa (paracarri simmetrici a regolari intervalli, siepi, muretti, ecc.) e in ogni caso ben fermo, lo si sorveglia egregiamente con la coda dell'occhio, quasi istintivamente, con tutta facilità, non appena il guidatore ha acquistata la « coscienza della carreggiata » della propria macchina, ciò che avviene in poche ore di guida. Dove, invece, l'ispezione è difficile ed esige tutta l'attenzione del guidatore e la sua maggior prossimità visiva al filo esterno della propria vettura, è nei confronti della macchina di senso contrario che si sta per incrociare, la quale, a differenza del ciglio stradale immobile e perdentesi a vista d'occhio, rappresenta una traiettoria mobilissima, l'incognita del problema.

Effettivamente, al guidatore « sinistro » riesce molto più agevole sfiorare, in caso di bisogno, al decimetro o al centimetro, il fianco sinistro della vettura prepotente che gli viene incontro in velocità, senza alcun pericolo di collisione. Mentre il guidatore « destro » non ha altro riferimento che i paracarri o il ciglio stradale, e quando ha accostato nella misura della normale prudenza questa traiettoria praticamente estrema, altro non può fare che rimanere in passiva balìa del terzo, il guidatore « sinistro » conserva entrambi i riferimenti, con prevalenza di quello mobile e pericoloso, e in caso di assoluto bisogno può sempre tentare, *in extremis*, quel minimo scarto a destra che, pur invadendo per un istante e per qualche centimetro lo spazio tra paracarro e paracarro, o le propaggini del mucchio di ghiaia, o il ciglio erboso verso il fossatello, o toccando la siepe, gli permetterà di rimediare, con molte probabilità, alle conseguenze dell'altrui stoltezza, che giungerebbe fatale al guidatore « destro ».

Nella più dannata delle ipotesi, quando un pazzoide proveniente in senso contrario lasci effettivamente man-

care lo spazio minimo materialmente indispensabile per l'incrocio, tra i due disastri sarà sempre preferibile il minore — l'uscita di strada verso destra, che può essere innocua o almeno incruenta, o addirittura l'urto contro un ostacolo fermo dove è in gioco la forza viva di una macchina sola e dove il disastro interessa gli occupanti di una macchina sola — allo scontro di striscio col veicolo di senso contrario, che somma le due velocità e le forze vive, che significa il più delle volte una tragedia, e che coinvolge doppio numero di protagonisti.

L'essenziale è dunque, negli incroci, avere una visuale comoda verso il lato del secondo veicolo: e questo requisito è soddisfatto certamente più dalla guida a sinistra che dalla guida a destra.

Per quanto riguarda, fuori di questi casi, la possibilità astratta di tenere costantemente una destra rigorosa in rettilineo sgombro, si osserva ch'essa è del tutto sterile ed esclusivamente formalistica, anzi praticamente dannosa. L'esperto automobilista sa ch'è altrettanto pericoloso marciare a sinistra o in centro strada nelle strade di traffico o in curva, quanto rasentare abitualmente il ciglio destro in aperta e libera campagna, dove per contro è prudente conservare un certo spazio di rispetto verso la linea dei paracarri o il fosso, pel caso di scoppio di gomma o di guasto improvviso; verso la siepe, il muretto, il viottolo, il sentiero, il ponticello, lo spigolo di casa, il marciapiede, la banchina dei ciclisti, donde possono balzare in qualunque momento bimbi o animali, che prima di avvistare la macchina o che essa venga avvistata sarebbero travolti; verso lo sbocco della stradetta laterale, ai veicoli sbucanti dalla quale deve per legge lasciare la precedenza, e che quindi è pur necessario avvistare per non investire. In tutti questi casi, dunque, che rappresentano le condizioni di viaggio normali, la destra blanda (da non confondersi con la marcia in pieno centro o a sinistra, sempre condannabile) è più consigliabile che la destra rigorosissima, e non trova il minimo ostacolo nella guida a sinistra.

2° – Nei sorpassi di veicoli più lenti l'ispezione preventiva sull'assenza di terzi veicoli di pari direzione e ancora più lenti, che provochino uno scarto del superando, è sempre aleatoria verso destra, perchè basta che il mediano tenga una destra più rigorosa dell'antistante per mascherare quest'ultimo al sopraggiungente munito di guida a destra; mentre se il sopraggiungente veloce ha la guida a sinistra, potrà scoprirsi rispetto al veicolo mediano molto prima di « essergli sotto », e ispezionare da sinistra la via libera davanti a quello, con almeno altrettanta probabilità d'ispezione proficua.

Se poi il terzo eventuale veicolo, al di là del superando, è in direzione contraria, la superiorità della guida a sinistra non potrebbe essere più manifesta: questa fattispecie, anzi, molto frequente su strade di traffico e nel caso di vetture veloci destinate a superare sovente, rappresenta l'argomento principe pei fautori della guida a sinistra. È ovvio, infatti, che, se una qualsiasi ragione impedisce di spostarsi gradualmente a sinistra a notevole distanza dal veicolo da superare, il guidatore « destro » della vettura veloce è costretto ad « uscire » alla cieca, senza poter assicurarsi della via libera se non quando la maggior parte della propria macchina ha già invasa la traiettoria spettante al terzo veicolo di direzione contraria, che può sopraggiungere velocissimo e non dare al superante il tempo di battere in ritirata dietro alla sagoma del superando. Tutti conoscono i torcicolli, le flessioni di corpo a sinistra, le domande rivolte all'eventuale passeggero in funzione di osservatore, proprie dei guidatori « destri » nei superamenti di grossi autocarri su strade di traffico.

Anche durante l'esecuzione del sorpasso la guida a sinistra permette e consiglia di distanziare al possibile il veicolo da superare, senza incorrere nel pericolo di finire nei paracarri, che per la ragione inversa a quella sopra accennata sono, in quanto fissi, sempre più pericolosi che l'eventuale strisciata contro il fianco del veicolo in moto, parallelamente e generalmente a velocità non troppo dissimile.

Infine, si nota ancora che, anche nel caso di superamento passivo da parte di veicolo più veloce del nostro, la guida a sinistra ci permette di sorvegliare l'attimo e la zona della manovra per noi più pericolosi, cioè l'ansa di ritorno a destra della parte posteriore destra del veicolo superatore in immediata prossimità del nostro parafango anteriore sinistro, e di agire o reagire in conseguenza, con precisa visione di causa.

3º – Nelle curve a destra — così confutano i partigiani della guida a sinistra il terzo argomento dei « destri » — la posizione di guida spostata verso il centro strada permette una preziosa profondità di visuale, che manca totalmente ai « destri », costretti a curvare alla cieca: profondità che in una curva coperta di raggio medio può essere, all'incirca, doppia. Per contro, in una curva a sinistra dello stesso raggio, la minor profondità di visuale del guidatore « sinistro » non è che di una minima frazione inferiore a quella del guidatore « destro », in funzione della larghezza della strada: su strade larghe, la differenza è addirittura trascurabile. Ad ogni modo, essa consiglia istintivamente al guidatore sinistro di entrare nella curva a sinistra tenendo al possibile la mano destra, appunto per aumentare questa visuale: e questo quasi automatico stimolo è un capitale vantaggio per la circolazione in genere, innumerevoli essendo le disgrazie che capitano pel malvezzo di curvare a sinistra « per la corda ».

4º – La discesa dal posto di guida direttamente sul marciapiede interessa tanto il guidatore come il passeggero o la passeggera al suo fianco: se il primo è costretto a compiere uno spostamento un po' faticoso del proprio corpo si permette, a lauto compenso, al passeggero e specialmente alla passeggera di scendere direttamente sul marciapiedi. È del resto sono già numerose oggi, e più ancora lo saranno in avvenire, le macchine che consentono il comodo passaggio da un sedile all'altro, per scendere o salire indifferentemente dalle due porte, e che favoriscono, con accorgimenti tecnici, quella visibilità sui parafanghi, che consente di accostare al centimetro lo scalino del marciapiede rialzato, senza strisciare le gomme: piccolo ma effettivo vantaggio, quest'ultimo, della guida a destra nel traffico cittadino.

A queste confutazioni e ritorsioni dei vantaggi della guida a destra, i « sinistri » aggiungono molti altri argomenti: la più agevole e tempestiva ispezione del ramo destro del crocicchio per la cessione della precedenza di legge; la neutralizzazione, col peso del guidatore nelle frequenti marce a solo, della pendenza a schiena d'asino della strada agli effetti dei rilassamenti permanenti delle sospensioni; la manovra delle leve al centro con la mano destra; la maggior vicinanza acustica e retrospettiva a quel lato della via donde sopraggiungono i veicoli che chiedon la strada e sorpassano; la possibilità di compiere utili, visibili e decifrabili segni di mano dalla finestra sinistra, a sostituzione o integrazione del segnalatore meccanico di curva (i segni verso destra, nella migliore delle ipotesi, sono inutili, perchè invisibili; più spesso disorientanti e pericolosi); infine tutto quel complesso di vantaggi varî ch'essi sintetizzano con la frase ch'è meglio viaggiare con una linea di mira prossima alla mezzaria stradale, che con la visuale pro-

pria d'un paracarro; verso il lato del traffico che non verso l'esterno.

La logica e obbiettiva conclusione di tutto questo discorso, pur non potendo essere perentoria e definitiva, al punto d'attribuire un sostanziale difetto ai veicoli che non vi si conformino, pare così riassumibile: la guida a sinistra soddisfa a un maggior numero di elementi razionali, quando si tratti di vetture da turismo, destinate per la loro indole e velocità a superare di frequente, e quando il costruttore segua un minimo di razionalità nella carrozzatura.

Il bilancio del pro e del contro può, invece, considerarsi favorevole alla guida a destra nel caso di veicoli lenti e ingombranti (autocarri) o destinati all'uso prevalentemente urbano (tassì).

CRISTOFORO.

Prove pratiche di carburazione a metano.

Per iniziativa del RACI, hanno avuto luogo lo scorso mese interessanti esperimenti di carburazione a gas di metano, nell'apposito concorso al quale hanno preso parte dieci autoveicoli di cinque ditte diverse, e precisamente tre vetture, due autocarri, cinque autobus, in massima parte già funzionanti normalmente a metano nell'uso quotidiano, per la vicinanza delle rispettive sedi ai posti di rifornimento di metano, già impiantati a Salsomaggiore, a Monticelli, a Pietramala, ecc.

Come è noto, in questa zona appenninica dell'alta Emilia il gas metano fu rinvenuto allo stato naturale in discreta quantità. Oltre a quelle accennate, altre fonti si trovano a Barigazzo, a Fornovo, ecc. Attualmente, ne vengono immagazzinati oltre 3000 mc. al giorno; ma la produzione va rapidamente aumentando e si calcola che possa essere anche quintuplicata.

Tutti i veicoli del concorso per quanto riguarda la carburazione e il rendimento del motore, hanno superate le varie prove nel modo più egregio. dimostrando che, dal lato tecnico, il problema è praticamente superato, pur attraverso la varietà dei dispositivi impiegati, taluno dei quali conserva, adattato, lo stesso carburatore a benzina, in grado di continuare col funzionamento a benzina dopo l'esaurimento della bombola di metano compresso.

In particolare, le prove di avviamento hanno superato i risultati conseguibili con la carburazione a benzina: la potenza massima si è dimostrata di pochissimo inferiore; le riprese buone; l'elasticità di motore ottima. Le prove di consumo han confermata l'equivalenza pratica di circa un metro cubo di gas a pressione atmosferica con un litro e mezzo di benzina.

Una nuova « Mercedes » da corsa.

Dopo la lunga assenza dalle grandi corse internazionali nella seconda metà della stagione 1936, la casa germanica Mercedes, che aveva ceduto all'Auto Union il compito di rappresentare l'industria tedesca, non ritenendo più la propria 8 cilindri di 4 litri e mezzo all'altezza della situazione, ha improvvisamente collaudato una nuovissima macchina, allestita con grande mistero, completamente diversa dalla precedente, e rispondente a quella che sarà la formula di gara per i grandi premi del 1938.

Si tratta di una 12 cilindri, in due file a V di sei cilindri, di 5600 cmc. complessivi e di 850 kg. di peso, che rende al freno una potenza superiore ai 500 cavalli. Le prime prove effettuate da Caracciola sul circuito del Nurburg Ring gli hanno permesso la facile conquista di numerosi primati mondiali per la classe da 5 a 8 ci-

lindri, sul chilometro, su miglio, sulle 5 miglia, ecc.: basti dire che il più veloce passaggio è stato cronometrato a 372 km. all'ora.

Non è da nascondersi quanto la nuova avversaria sia temibile anche per i colori italiani, quando interverrà nelle grandi dispute internazionali.

Gomme imperforabili.

Il vecchio problema del pneumatico indifferente alle bucature ha avuto una nuova soluzione da due tecnici romani, che ne han fatto oggetto di un recente interessante brevetto.

Razionalmente, essi non hanno tentato di agire sulla causa — la penetrazione del chiodo nella camera d'aria — ma sull'effetto. Essi hanno divisa la camera d'aria in un conveniente numero di settori (da 16 a 20, secondo le dimensioni della gomma) indipendenti tra loro, e tenuti a posto dal copertone. Ognuno di essi è munito inferiormente di un bocchettone di gomma, nel quale, all'atto del montaggio, si insinua un tubetto di gomma più sottile, che stabilisce la comunicazione tra ogni settore e un collettore, cioè una piccola camera distributrice d'aria disposta inferiormente, a contatto col cerchione, irraggiungibile da qualunque corpo contundente esterno. Questa camera si gonfia per mezzo di una valvola esterna del tipo solito, e mette in pressione simultaneamente tutti i settori.

L'interno di questa camera è provvisto di un altro piccolo budello concentrico, che si gonfia separatamente da una seconda valvola, e che ha il compito di premere, gonfiato, sui tubetti di gomma che assicurano la comunicazione tra i settori e la camera distributrice, chiudendoli ermeticamente tutti insieme.

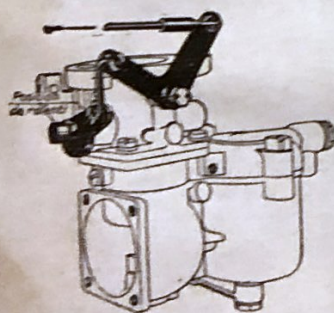
Avvenendo la foratura di un settore, i due vicini si dilatano, occupando lo spazio del settore sgonfiato: ma poichè tutti i settori sono comunicanti, tutti partecipano a ristabilire una pressione media identica, fornendo una parte della propria aria.

Il dispositivo, nel suo complesso, per quanto ingegnoso e perfezionato, non pecca di eccessiva macchinosità nè di troppa complicazione nella manovra di montaggio e smontaggio. Il suo maggior costo viene evidentemente compensato dalla molto maggior durata, dovuta alla intercambiabilità dei singoli settori. La sicurezza è apparsa assoluta in prove rigorose, eseguite calpestando in velocità tavole ricoperte di chiodi lunghi ed aguzzi. Una camera ha dimostrato di poter sopportare, senza inconvenienti e senza arresto della vettura, sino a quattro bucature in settori diversi. Insomma, tutto lascia sperare che la geniale realizzazione possa finalmente avere un seguito pratico.

Il campione sconosciuto.

Una singolare e, se vogliamo, un po' brutale eliminazione di aspiranti a campione del volante è stata compiuta recentemente da una grande Casa tedesca interessata alle corse, che ha invitato 27 candidati ad un « concorso del campione sconosciuto ».

Il concorso consisteva nella guida di varie macchine, capaci di velocità progressivamente crescenti. Sulla prima, la velocità massima non superava i 115 km. all'ora: le prove diedero risultati catastrofici: un quarto delle macchine avariate, un morto, due feriti gravi, ecc.

Molti rinunciarono, dopo di ciò, alla seconda prova su macchine capaci di 150 km. all'ora, che vide ancora 16 partenti e 10 arrivati in buon ordine. Nella finale soltanto sei riescirono a compiere il giro completo del circuito nel tempo massimo di 11 minuti, mentre il primato di Rosemeyer sul percorso è di 9' 57''.

Interessante osservare che i sei... « campioni sconosciuti » così proclamati rispondono tutti a nomi già ben noti dello sport automobilistico.

La disciplina della circolazione a Torino.

L'ottobre scorso è stato, a Torino, funestato da un seguito impressionante di incidenti stradali, in numero superiore a quel prevedibile e fatale incremento registrato un po' dovunque, in seguito alla ripresa automobilistica, dopo il ribasso della benzina. Il doloroso fenomeno si spiega sia coll'intensità, accentuatissima, di questa ripresa, che seguiva a un periodo inerte più che altrove nella circolazione urbana, durante il quale le abitudini prudenziali della popolazione verso il pericolo automobilistico si erano di molto allentate, sia con le particolari condizioni topografiche della capitale piemontese, dove, come è noto, manca l'accentramento delle grandi correnti di traffico in poche grandi arterie protette dalla loro stessa importanza, ma il traffico si smista in moltissime vie perpendicolari tra loro, con una grande quantità di intersecazioni pericolose a spigoli retti, completamente ciechi.

In seguito alla recrudescenza d'incidenti, il Podestà ha preso una serie di provvedimenti, che già han dimostrata la loro efficacia: divulgazione intensiva di manifesti riepiloganti le norme di legge e di prudenza per tutti gli utenti della strada; aumento delle squadre di agenti urbani della circolazione, a piedi e ciclisti, e istituzione di squadre motociclistiche; istituzione del segnale a fischietto per avvertire della trasgressione e invitare alla fermata; riduzione dell'importo della conciliazione immediata delle ammende rispettivamente a L. 2, 5 e 10 per i pedoni, i ciclisti e veicoli a trazione animale, e gli auto-motociclisti; grandissimo incremento nel numero giornaliero medio di queste contravvenzioni, specialmente a carico di pedoni distratti o inosservanti, e di ciclisti incoscienti.

Interessante è osservare — e in ciò sta principalmente la ragione di questa nostra nota — che, con sana e realistica visione dell'essenza del problema e dei suoi rimedi, il Podestà di Torino ha evitato ogni ricorso ad assurde e praticamente sterili limitazioni verso gli autoveicoli, come il ripristino, da taluno invocato, e del resto illegale, di un limite fisso di velocità massima, il ritiro delle patenti di guida, od anche la stessa vessatorietà contravvenzionale. La disciplina è stata ritrovata molto più rapidamente ed efficacemente agendo di preferenza e con particolare intensità verso gli altri ospiti della strada.

Anche in fatto di segnali acustici, si è opportunamente usata verso gli autoveicoli, in questa campagna per la disciplina circolatoria, molta tolleranza, in vista appunto delle particolari esigenze della viabilità torinese, tolleranza che ufficiosamente si è potuta addirittura interpretare come un invito a non lesinare un brevissimo tocco di clacson in tutti i crocicchi più pericolosi e in tutte le circostanze meritevoli di questo modesto, ma sufficiente, e per nulla disturbante segnale.

Un repertorio di giurisprudenza automobilistica.

Tutti gli studiosi di diritto automobilistico conoscono « Giustizia Automobilistica », la Rivista giuridica che in oltre un decennio di vita ha assolto a compiti utilissimi nel vasto campo di quell'importante ramo di diritto attinente alla circolazione stradale.

« Giustizia Automobilistica » ha ora dato vita ad una iniziativa degna della miglior simpatia: ha raccolto in un repertorio di accessibilissima consultazione sentenze e giudicati pronunciati in materia automobilistica dalla magistratura italiana negli anni dal 1925 al 1935. Come

si vede, si tratta di una raccolta di giurisprudenza del massimo interesse, specie in una materia come questa, in cui il diritto è sempre in evoluzione per il continuo presentarsi di problemi nuovi.

Il repertorio è opportunamente diviso per materie disposte in ordine alfabetico ed è corredato di un sommario e di un indice per articoli, con riferimento ai principali testi di legge in materia automobilistica.

Repertorio Decennale 1925-1934 – Manuale di consultazione forense edito a cura della Rivista Giuridica « Giustizia Automobilistica ».

La legislazione automobilistica in Italia.

Tra le manifestazioni culturali che si inquadrano nella attività del IX Salone Internazionale dell'Automobile, è meritevole di particolare rilievo la conferenza tenuta nella sala del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa, dal Cav. di Gr. Cr. Dott. Antonio Crispo, capo dell'Ispettorato Gen. delle ferrotramvie e automobili e Vice Presidente del Comitato di presidenza del « Salone » il quale ha illustrato e commentato la varia e complessa legislazione automobilistica vigente in Italia.

Premesse le ragioni che hanno determinato in questi ultimi anni, nelle varie Nazioni, l'emanazione ed il moltiplicarsi di norme legislative sulla circolazione stradale e sugli autoveicoli, l'oratore ha ricordato le prime norme di circolazione stradale apparse in Italia, il loro rapido sviluppo e perfezionamento e la tempestiva, sollecita codificazione fattane in regime fascista, accennando alle successive riforme e soffermandosi particolarmente sulle principali, ardite innovazioni contenute nel vigente Codice della Strada, approvato col R. D. dell'8 dicembre 1933, N. 1740.

L'oratore ha poi commentato le più importanti riforme emanate dopo la pubblicazione del Codice della Strada, fra cui, notevole, quella del « silenzio » che, dopo l'iniziativa partita da Roma, ha ottenuto, può dirsi totalitaria applicazione nel Regno e suscitato consensi ed imitazioni nei principali Paesi esteri. Ha prospettato l'importanza delle norme riguardanti il R.A.C.I. ed il Pubblico Registro Automobilistico, agli effetti della protezione e diffusione dell'automobilismo, accennando anche alle richieste di ulteriori perfezionamenti avanzate dalle classi interessate, ed eventuali possibilità di riforme.

Il Dott. Crispo ha quindi illustrato le norme concernenti la istituzione di servizi pubblici automobilistici, ponendo in rilievo l'importante massa di autoservizi esistenti in Italia, per oltre centomila chilometri di percorsi, cui sono adibiti circa 7000 autobus di fabbricazione italiana. Ha spiegato poi le cause e le finalità dell'intervento del legislatore fascista nel recente disciplinamento dei trasporti di merci con autoveicoli. Ha, infine, trattato delle non poche disposizioni tributarie riguardanti l'automobilismo, auspicando, anche in questo campo, la sollecita compilazione di un Testo Unico.

L'autorevole oratore, che ha saputo dare un quadro completo e interessante di così minuta e complessa materia, additandone i singoli pregi, prospettando nuovi problemi e accennando alle più importanti questioni ad essa connesse, è stato applaudito dal folto pubblico di tecnici e studiosi della materia ed ha ricevuto le congratulazioni delle Autorità e personalità presenti.

CICLO-MOTO-TURISMO

Esposizione e prezzi.

Tra poco più di un mese, dal 9 al 17 gennaio, si svolgerà a Milano la Mostra del Ciclo e del Motociclo. Sarà questo il massimo avvenimento tecnico-commerciale dell'anno XV, che esprimerà il progresso costruttivo e gli orientamenti del mercato, costituendo un nucleo essenziale di propaganda e di diffusione del mezzo motociclistico.

L'esposizione, nel pensiero di tutti, dovrebbe portare un contributo fattivo alla risoluzione di problemi che agitano il mondo della motocicletta. Industriali ed utenti ogni anno attendono la presentazione dei nuovi modelli, per apprezzare il cammino compiuto verso la prima meta auspicata, che ha per base il raddoppiamento della circolazione, non per il piacere di vedere le strade affollate di motociclisti, ma per il reale beneficio che l'uso della motocicletta può apportare in alcune zone e nell'àmbito di certe categorie sociali; per i molti compiti, oggi inevasi, che al più piccolo veicolo motorizzato possono essere commessi; per il potenziamento infine dell'attrezzatura motoristica, di mezzi e di uomini, della Nazione.

Si pensa, cioè, a un motociclismo pratico, utilitario, nel senso più eletto del termine; anzi, con parola del linguaggio moderno, « funzionale », in grado di adempiere a una funzione pratica di mezzo di trasporto semplice ed economico, di veicolo turistico rapido e sicuro.

È sempre così? Bisogna confessarsi apertamente che troppo spesso la motocicletta è considerata una macchina oziosa, per non dire importuna. Alle dichiarazioni pubbliche di stima sull'utilità e sul pregio del motociclo seguono in privato poco meno che deplorazioni o comunque segni di rassegnazione e tolleranza verso questo membro spregiudicato e sbarazzino del ceppo degli automezzi.

Bisogna restituire alla motocicletta la reputazione di figliola di buona famiglia. Bisogna soprattutto adeguare la motocicletta alle sue finalità: e alla Mostra del Motociclo quel che ogni anno si attende e si spera lo cercheremo in un numero a quattro cifre — centesimi esclusi — che purtroppo è sempre l'ultimo a comparire: il cartellino dei prezzi. La motocicletta economica: questa è la pietra angolare su cui occorre battere sino a piantarla solidamente, affinchè serva di base sicura e resistente dell'edificio della ricostruzione motociclistica.

L'importanza di questo tema è così evidente che tutti sono d'accordo nel proporlo e tutti si dichiarano pronti ad affrontarlo; ma è la soluzione che, almeno nel giudizio del pubblico, tarda a realizzarsi. Sarebbe assurdo pensare che gli industriali, a bella posta, si rifiutassero di studiare e costruire una motocicletta economica. Il livello dei prezzi, che anche noi giudichiamo eccessivamente elevato come valore medio, è determinato da un complesso così irto di elementi di ordine vario, tecnici, industriali, organizzativi, commerciali, fiscali, politici, che una analisi anche sommaria sarebbe fuori di luogo; senza contare che per alcuni fattori verrebbero a mancare dati precisi di giudizio.

Una cosa è certa: che gli alti prezzi sono in relazione alla circolazione relativamente scarsa, e quindi alla produzione relativamente limitata a norma della capacità di assorbimento del mercato. A questo punto il ciclo sembrerebbe chiudersi in se stesso, girando a vuoto senza possibilità di sviluppi. Ma un criterio tecnico costruttivo può entrare in gioco quale fattore risolutivo, richiamando in causa l'utente.

La nostra tecnica è all'avanguardia della costruzione mondiale e questo suo primato è, in un certo senso, un onere così greve di responsabilità, da appesantire talvolta il cammino. Il pubblico predilige, e gli industriali mettono in lavorazione, modelli di alto pregio, tipi di gran lusso, sport, gran turismo; esemplari di elevato rendimento, ricchi di tutti i ritrovati della tecnica moderna più raffinata. Di fronte a questo pubblico notoriamente esigente i costruttori tendono a conferire alla produzione un carattere che quasi esacerba questa esigenza. Per ristabilire un nuovo equilibrio occorre, da una parte e dall'altra, il sorgere di una nuova mentalità, che possa rispettivamente avviare la produzione verso una caratteristica economica ed adeguare le esigenze alle qualità di una motocicletta di costo limitato.

È prossimo a realizzarsi questo equilibrio sul mercato italiano? A giudicare dalle informazioni che circolano insistentemente, almeno due case starebbero allestendo i loro modelli economici, che costituirebbero il caposaldo per il nuovo indirizzo. La Mostra milanese, dove le macchine farebbero la loro prima comparsa, dovrebbe segnalarci, sia pure in forma indiziaria o di impressione, i primi risultati.

La « Rosa d'Inverno ».

Due avvenimenti si svolgeranno parallelamente alla Mostra: il concorso dei motofurgoncini e la Rosa d'Inverno. Mentre la prima manifestazione offrirà un notevole interesse tecnico per la conoscenza e la valorizzazione del più economico mezzo di autotrasporti, la seconda, dal bel nome augurale, che rifiorisce dopo un anno di sosta, riaffermerà le possibilità invernali della motocicletta.

Con ritmo crescente a migliaia e migliaia, abbiamo visto convergere a Milano, nelle successive edizioni della Rosa, motociclisti di tutta Italia. Con la neve e col gelo carovane festose sono affluite dalle più lontane regioni, valicando in pieno inverno i passi appenninici. È stata una brillante, significativa rivincita della motocicletta e, soprattutto, del turismo motociclistico. All'efficienza dei motori, sempre pronti a rullare in ogni contingenza, ha fatto riscontro l'attrezzamento dei piloti per vincere le intemperie. Giubboni, pellicciotti, caschi, paramani e paragambe hanno fatto la loro prova, superando un notevole esperimento pratico. Fedeli esultanti, dubbiosi convinti, increduli convertiti: questo è il lieto bilancio morale della Rosa d'Inverno che, al disopra di ogni cosa, è sempre una festa di giovinezza.

Biciclette turistiche.

E la bicicletta? La stagione sportiva, che quest'anno non ci ha offerto, in verità, soverchie soddisfazioni, si è chiusa da poco con un prolungamento novembrino, in virtù della clemenza del tempo e della... benevo-

Interessante

lenza di un velodromo, quello milanese, sulla cui scorrevolissima pista di legno i tentativi di primato si sono succeduti talvolta quotidianamente. Non v'è stata distanza o categoria che non abbia trovato un corridore di buona volontà, disposto a cimentarsi per stabilire un nuovo massimo. Nè sono mancati alcuni eventi caratteristici, quali un convegno di veterani a Milano e un radio raduno ciclistico a Roma, con l'intervento di 5000 dopolavoristi. Dovremmo ravvisare in queste manifestazioni un tentativo per ravvivare quelle forme di ciclismo turistico, che da noi sembrano cadute nell'oblio?

Un'azione coordinata in favore del ciclo-turismo sarebbe quanto mai gradita e opportuna, perchè feconda sotto ogni aspetto. Gli stessi costruttori dovrebbero concorrere, con enti e società, a questo intento. Concorso diretto, poichè la costruzione e il lanciamento di macchine aventi spiccate qualità e requisiti specifici per il ciclo-turismo sarebbero l'incentivo migliore per un intensificarsi del movimento.

Potrebbe parere questo un discorso ozioso, quando le forme costruttive della bicicletta sembrano da anni e anni cristallizzate in quelle linee che, evidentemente, rappresentano l'*optimum* della convenienza pratica. Pure — e a prescindere da quelle soluzioni di natura non evolutiva, ma rivoluzionaria, che ogni tanto affiorano e nel discutere l'efficienza delle quali non bisogna mai dimenticare, come spesso accade, che al disopra del meccanismo più o meno complesso, più o meno redditizio v'è il motore umano, il quale, alla stessa stregua di qualsiasi motore, non è in grado di fornire più di una certa potenza — v'è ancora molto da realizzare in questo campo, specialmente per quanto riguarda l'attrezzatura generale.

Riferiamo a questo proposito i capisaldi di un concorso indetto l'estate scorso nel Belgio per la miglior bicicletta da turismo. Nella categoria che si può definire normale le macchine dovevano avere gomme da 45 millimetri, parafanghi completi, due freni, cambio a tre velocità, impianto di illuminazione, porta bagaglio. Non era ammesso l'impiego di leghe leggere se non per qualche parte secondaria specificata. Nella categoria che chiameremo turistico-sportiva non era imposta alcuna limitazione sulla scelta del materiale. Le gomme dovevano avere la sezione di 40 millimetri; il resto come sopra. Otto modelli per ciascuna categoria furono sottoposti a un severo collaudo, su un percorso complessivo di 400 chilometri, con tratti di acciottolato (*pavé*) e lungo itinerari attraverso sentieri malagevoli. Tutte le macchine superarono la prova, ad eccezione di una, che dovette abbandonarla per un guasto al freno. Uno dei dati statistici più notevoli tra quelli rilevati è il peso delle biciclette: in pieno assetto di marcia le macchine normali accusarono un peso medio di kg. 15,200; quelle sportive un peso di kg. 11,200, con un minimo di kg. 10,600. Questi dati potrebbero offrire lo spunto per interessanti confronti.

Ciclisti al buio.

Terminata l'attività agonistica, mentre i dirigenti federali sono intenti a studiare riforme di regolamenti, divisioni di categorie, formule varie di corsa, allo scopo di conferire alla prossima stagione un più vibrante impulso, i problemi ciclistici agitati dalla stampa e seguiti dalla folla si limitano, una volta di più, alla sola sfera della circolazione.

L'inverno, riducendo l'entità del traffico veicolare, sembra voler stabilire una tregua tra automobilisti e ciclisti. È la sosta stagionale, dopo la quale risorge a primavera più acerbo e più acceso il conflitto. Non serve a niente l'inverno? Vorremmo che almeno fosse propizio al realizzarsi di un evento; vorremmo che spingesse i ciclisti a mettersi in regola una volta per sempre con le disposizioni del Codice della Strada relative al-l'obbligo del segnale luminoso posteriore.

L'accorciarsi delle giornate, le condizioni ridotte di visibilità nelle mattinate buie e nebbiose o nei tardi pomeriggi brumosi, rendono più che mai necessario l'uso di un buon impianto di illuminazione, disponendo del quale non è difficile ottenere tanto la luce bianca anteriore, quanto quella rossa posteriore. Le nostre ditte di equipaggiamenti elettrici hanno posto in commercio, a prezzi modici, un impiantino composto di una dinamo-generatrice azionata per semplice frizione dalla ruota anteriore, di un fanale anteriore a luce bianca, del fanalino rosso posteriore, dei fili di collegamento per l'immediata installazione.

Nessuna bicicletta nuova dovrebbe essere venduta se non provvista di un impianto analogo; e, per le biciclette vecchie, l'adozione dovrebbe intensificarsi nell'interesse generale della circolazione e in quello particolare della sicurezza personale del ciclista. Speriamo che l'inverno imminente faccia decidere i renitenti ostinati e che l'incubo del ciclista fantasma, che si profila improvvisamente nell'alone dei fari, possa rapidamente dissiparsi, fino ad essere completamente dimenticato.

Ccc.

Il termine per l'accertamento dell'efficenza del silenziatore per motocicli è ancora prorogato.

Esso è stato portato, con R. D. 24 luglio 1936, N. 1656, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* N. 214, del 15 settembre 1936, al *30 giugno 1937-XV*.

COMUNICAZIONI

I nuovi biglietti di abbonamento speciale a carattere regionale.

Mentre andiamo in macchina veniamo a conoscenza del decreto interministeriale, in base al quale l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è autorizzata ad istituire 16 nuove serie di abbonamenti speciali a carattere strettamente regionale, comprendenti ciascuna rispettivamente le linee delle seguenti regioni: Piemonte, Lombardia, Veneto, Venezia Tridentina, Venezia Giulia, Liguria, Emilia, Toscana, Marche, Umbria, Lazio, Abruzzo, Campania, Puglie, Lucania e Calabria.

I nuovi biglietti saranno istituiti per venire meglio incontro ai desiderata della classe commerciale e particolarmente alla categoria dei rappresentanti di commercio, i quali considerano troppo estese le attuali serie di abbonamenti speciali, per il fatto che in esse sono comprese, oltre le linee regionali, anche le linee congiungenti i capoluoghi o qualche località importante delle regioni vicine. Le vecchie serie saranno tuttavia mantenute in vigore, potendo sempre corrispondere ad esigenze particolari.

Per la Sicilia e la Sardegna non sarà necessario creare nuove serie, perchè già esistono la IV e la IX che sono di carattere strettamente regionale ed hanno prezzi molto ridotti.

Con i nuovi biglietti di abbonamento regionali si realizza, in confronto dei vecchi a carattere egualmente regionale, un risparmio che, in media e *grosso modo*, si aggira intorno alle L. 2,25 al giorno per la 1ª classe, L. 1,50 per la 2ª e L. 1 per la 3ª. Come si vede subito, il vantaggio per il pubblico è molto sensibile.

Il fatto, già accennato, che i nuovi abbonamenti comprendono esclusivamente le linee delle singole regioni, non impedisce che essi possano essere integrati a domanda dei viaggiatori interessati, con *percorsi di congiunzione*, secondo quanto, del resto, è già previsto attualmente dalle norme e tariffe per gli abbonamenti.

Non sappiamo quando i nuovi tipi di abbonamento saranno messi in distribuzione, ma, riteniamo, molto presto. Questa sollecitudine è da augurarsi, perchè appunto verso la fine del vecchio e il principio del nuovo anno le ditte e i rappresentanti sogliono in genere rinnovare gli abbonamenti.

Ecco, comunque, una nuova provvidenza, che viene ad aggiungersi da parte delle Ferrovie dello Stato, le quali battono il *record* fra tutte le ferrovie del mondo per la gran quantità di riduzioni e facilitazioni di vario genere che accordano al pubblico.

L'unificazione della validità dei biglietti di viaggio.

È una questione già varie volte dibattuta in seno alle conferenze internazionali ferroviarie, ma che non ha mai raggiunto una soluzione favorevole. Sembra che ora il problema venga ripreso. Non sappiamo, del resto, perchè si dovrebbero trovare ancora difficoltà, dal mo-

mento che per i biglietti dalle agenzie rilasciati per viaggi all'estero già si accorda generalmente la validità unica di due mesi. A meno che non si tratti di traffici speciali a brevissima distanza (per i quali è giustificata una minore validità) o per quelli a lunga distanza, come nei servizi tra l'Europa e la Russia e l'Oriente (per i quali sono giustificate e già concesse validità maggiori), tutti i biglietti diretti internazionali dovrebbero avere la validità unica di due mesi.

Anche le ferrovie giapponesi hanno adottato il servizio dei telegrammi-treno.

Abbiamo parlato nei precedenti numeri del notevole sviluppo assunto, sulle più importanti ferrovie europee, dal servizio di spedizione dei telegrammi nei treni, da parte dei viaggiatori, e dei varî sistemi al riguardo adottati dalle singole Amministrazioni. Abbiamo pure messo in evidenza come sia principalmente dovuta all'iniziativa delle nostre Ferrovie dello Stato la istituzione del servizio stesso, che è poi stato imitato da altre Amministrazioni ferroviarie, e come sia tuttora l'Italia che batte il *record* di tale servizio con circa 16.600 telegrammi spediti nell'interno ed all'estero.

Apprendiamo che da qualche tempo anche le ferrovie giapponesi hanno provveduto alla stessa organizzazione, la quale peraltro è limitata alla spedizione dei telegrammi nel Giappone e nel Manciucuò: infatti, i telegrammi per l'estero non sono accettati. Il servizio è ammesso su tutti i treni.

I viaggiatori desiderosi di spedire un telegramma dal treno non hanno che da dirigersi al conduttore o al capo conduttore, stendere il testo del telegramma stesso su un apposito modulo e poi consegnarlo all'agente, affrancandolo con francobolli o pagandone l'importo all'agente stesso, il quale cura poi la spedizione dalla più prossima stazione di fermata.

Generalmente sono accettati soltanto i telegrammi scritti in caratteri giapponesi, ma sulle linee Tokyo-Kobe e Osaka-Toba sono accettati anche telegrammi scritti in caratteri latini.

Le classi di viaggio nei treni aerodinamici.

Veramente più che di treni aerodinamici, a parte la questione dell'alta velocità che è caratteristica di questi ultimi, si dovrebbe parlare di treni articolati, costituiti cioè da più veicoli uniti fra loro in modo tale da costituire un tutto unico. Di simili treni ve n'è un po' dappertutto. Qualche quotidiano ha pubblicato giorni fa anche la fotografia di un treno aerodinamico giapponese nel Manciucuò. Certo, questi treni articolati, per le loro caratteristiche esteriori ed interne, costituiscono il non plus-ultra della modernità e sembrano destinati a moltiplicarsi e a generalizzarsi.

Sarebbe, peraltro, erroneo considerarli come treni di lusso, quantunque siano composti di vetture comodissime e nuove. Essi servono, più che per la clientela di lusso dei grandi espressi, per gli uomini di affari, onde dar loro modo di raggiungere in tempo relativamente breve località importanti durante il giorno.

L'« Amburghese volante » ha soltanto vetture di 2ª classe. Del resto, in Germania la 1ª classe è stata mantenuta solo per le relazioni internazionali: in confronto di appena 16.000 posti offerti dalla 1ª classe, le Ferrovie del Reich hanno 382.000 posti di 2ª e più di 3.000.000 di posti di 3ª classe.

Comunque, anche negli altri Paesi troviamo confermato il carattere pratico e niente affatto di lusso dei treni articolati. In Francia si trovano simili treni, talvolta con

la 1ª e la 2ª, talvolta con la 2ª e la 3ª e talvolta ancora soltanto con la 3ª. Nel Belgio essi hanno generalmente soltanto la 2ª e la 3ª.

Il treno articolato Sud-Express, facente servizio tra Hendaye e Madrid, è composto di tre pezzi, con 175 posti complessivamente, di cui metà circa di 1ª classe e altra metà di 2ª classe.

Insomma, nessuno di questi treni ha soltanto la 1ª cl.

Se dobbiamo giudicare da qualche fotografia pubblicata da riviste, anche i nostri treni aerodinamici avranno la 1ª e la 2ª classe.

Il nuovo orario della « Compagnia Internazionale delle carrozze a letti e dei grandi espressi europei ».

Da qualche mese viene pubblicato, in nuovo formato, l'orario della Wagons-Lits. La disposizione di tutta la materia è migliore che nel vecchio orario, ed essa risulta più evidente, sì da divenire interessante anche per chi non viaggia abitualmente in vettura-letto. È da tener presente che l'Italia è già uno dei Paesi europei dove il servizio di vetture-letti (137 come quantitativo), di vetture-ristorante (91) e di vetture-pullman (17) è meglio organizzato e dove maggiore ne è l'utilizzazione. L'Italia viene immediatamente dopo la Germania e la Francia per l'importanza di servizi.

Troviamo nel nuovo orario qualche segno nuovo, o per lo meno più preciso, per contraddistinguere i varî tipi di servizi: un lettino circondato da un ovale vuol dire che si tratta di un treno di vetture-letti; un lettino soltanto, che si tratta di servizi con vetture-letti, ma che il treno ha anche vetture ordinarie; una poltroncina con un tavolinetto su cui v'è un paralume, significa che v'è un servizio di vetture-pullman; se questo disegno è compreso in un ovale, che si tratta di treno pullman. Questi disegni quasi microscopici, che non si trovano sempre così ben precisati negli orari ordinari, offrono al viaggiatore una facile interpretazione. Altra cosa pratica è l'avere riprodotto schematicamente i varî tipi di vetture con i loro impianti interni, distinguendo ciascun tipo con un numero. Vi sono vetture-letti miste di 1ª e 2ª classe, di 2ª e di 3ª ed esclusivamente di 3ª. Il criterio generico di distinzione tra la 1ª e la 2ª è che nel primo caso i posti sono generalmente singoli e nel secondo sono doppî per ogni cabina, ma l'attrezzatura e il *comfort* presso a poco sono identici. L'attrezzatura cambia sostanzialmente per le cabine di 3ª classe, che hanno tre letti sovrapposti per cabina. A seconda del tipo di vettura (ve ne sono 14 tipi), si va da un minimo di 16 posti (generalmente nei treni di lusso o grandi espressi) ad un massimo di 28 posti.

Molte altre indicazioni utili contiene l'orario, come le informazioni circa i visti dei passaporti, dei quali s'incaricano le stesse agenzie della Compagnia per l'espletamento delle relative formalità; le indicazioni delle località dove si possono trovare gli interpreti, ecc.

Molto meglio disposti che nel vecchio orario sono i quadri orari, illustrati da apposite cartine.

La prenotazione dei posti nelle carrozze della W. L. può essere fatta presso gli uffici della Compagnia stessa o dei corrispondenti nei seguenti Paesi: Algeria, Austria, Belgio, Brasile, Bulgaria, Canada, Cecoslovacchia, Cile, Danimarca, Egitto, Estonia, Francia, Germania, Grecia, Inghilterra, Irak, Iran, Italia, Iugoslavia, Lettonia, Lituania, Marocco, Messico, Norvegia, Olanda, Palestina, Perù, Polonia, Portogallo, Romania, Siria, Spagna, Stati Uniti d'America, Svezia, Svizzera, Turchia, Ungheria, U. R. S. S.

Oltre che del trasporto dei viaggiatori, la Compagnia si occupa anche del trasporto rapido dei colli di messaggerie, con i suoi bagagliai annessi ai grandi espressi. Questo servizio è limitato all'Europa (esclusa l'U.R.S.S.), all'Asia Minore e all'Iran. I colli non debbono superare in massima gli 80 kg. Sono pure accettati i piccoli animali vivi e i films.

Nell'orario della Compagnia risultano anche i prezzi di trasporto.

Uffici postali-telegrafici nell'A. O. I.

Riportiamo l'elenco aggiornato di tutti gli *Stabilimenti* postali-telegrafici funzionanti nell'Africa Orientale Italiana, con l'indicazione dei Governi cui appartengono.

Governatorato di Addis Abeba: Addis Abeba.

Governo dell'Eritrea: Abbi Addì, Adi Caièh, Adigrat, Adi Qualà, Adi Ugrì, Adua, Agordat, Asmara, Assab, Axum, Barentù, Cheren, Decamerè, Enda Jesus, Enticciò (1), Ghinda, Macallè, Mai-Edagà, Massaua, Nacfa (1), Nefasit, Om-Ager (1), Quoram, Sabderat, Saganeiti, Senafè, Teramnì, Tessenei.

Governo dell'Amara: Cobbò, Debra Marcos, Debra Tabor, Dessiè (1), Gondar, Metemma, Socotà.

Governo dell'Harar: Harar, Diredaua (1), Giggiga.

Governo della Somalia: Afgoi, Afmadù (1), Alessandra, Alula, Baidoa, Balad (1), Bardera (1), Belet Uen, Bender Cassim, Brava, Bulo Chisimaio, Burti, Bur Ácaba (1), Dante, Eil (1), El Bur (1), Gelib (1), Genale, Itala (1), Lugh-Ferrandi, Merca, Mogadiscio, Obbia (1), Oddur (1), Rocca Littorio, Uegit, Villaggio Duca degli Abruzzi, Vittorio d'Africa.

Per alcuni dei predetti uffici, che qui di seguito indichiamo, il limite massimo consentito per lo scambio dei vaglia è il seguente:

Abbi Addì, Debra Marcos, Debra Tabor, Enticciò, Cobbò e Socotà (vaglia ordinari e telegrafici fino a L. 1000); Decamerè, Dessiè, Macallè, Mai-Edagà, Nefasit e Senafè (vaglia ordinari e telegrafici fino a L. 3000), Gondar (vaglia ordinari fino a L. 50.000, telegrafici fino a L. 3000), Harar, Diredaua e Giggiga (vaglia ordinari fino a L. 3000, telegrafici fino a L. 5000).

(1) Gli uffici indicati con tale contrassegno non fanno il servizio Risparmi ».

Destinazione telegrammi « Milit ».

Con effetto immediato è ammessa nell'indirizzo dei telegrammi « Milit » (telegrammi a testo fisso, con non più di 3 parole di firma, diretti a militari dislocati nell'Africa Orientale Italiana) anche l'indicazione del nome della effettiva località di destinazione, qualora in detta località esista ufficio telegrafico, oppure, nel caso contrario, l'indicazione aggiuntiva di Eritrea, o Somalia, o Etiopia. Detti telegrammi continuano però ad essere consentiti con la semplice indicazione della Colonia, qualora i mittenti non sappiano precisarne la località di destinazione.

Estensione del servizio dei Conti Correnti Postali all'Africa Orientale Italiana.

Gli uffici postali in A. O. finora abilitati al servizio dei Conti Correnti Postali sono soltanto quelli qui sotto elencati, con l'indicazione del limite massimo ad essi consentito per ciascuna operazione.

L. 100.000 per gli uffici di Asmara e Mogadiscio.

L. 20.000 per gli uffici della Somalia: Alula, Baidoa, Belet Uen, Bender Cassim, Brava, Bulo Burti, Chisimaio, Dante, Lugh-Ferrandi, Merca, Rocca Littorio, Villaggio Duca degli Abruzzi, Vittorio d'Africa.

L. 1000 per gli uffici dell'Eritrea: Adi Caièh, Adi Qualà, Adi Ugrì, Agordat, Assab, Barentù, Cheren, Decamerè, Massaua, Nefasit, Saganeiti, Senafè, Tessenei.

Per l'Etiopia gli uffici segnalati dal Ministero delle Colonie come autorizzati a tale servizio sono finora soltanto quelli di Addis Abeba e Gondar, entrambi abilitati col limite massimo di L. 20.000 per operazione.

Linea postale aerea Asmara-Addis Abeba.

Dal 18 ottobre u. s. funziona nell'Africa Orientale Italiana una nuova linea aerea bisettimanale che congiunge Asmara con Addis Abeba, in coincidenza con le partenze da Roma del giovedì e sabato della linea Roma-Asmara.

Ne diamo l'orario-itinerario:

Martedì e Domenica				*Mercoledì e Venerdì*		
partenza.....	ore	7 —	Asmara	arrivo	ore	16,40
arrivo	»	10 —	Assab	partenza.....	»	13,40
partenza.....	»	10,30	»	arrivo	»	13,10
arrivo	»	11,30	Gibuti	partenza.....	»	12,10
partenza.....	»	12 —	»	arrivo	»	11,40
arrivo	»	13,40	Diredaua....	partenza.....	»	10 —
partenza.....	»	14,40	» » ..	arrivo	»	9 —
arrivo	»	16,40	Addis Abeba	partenza.....	»	7 —

Posta aerea.

Dall'ottobre u. s. è in funzione la nuova linea postale aerea Roma-Cagliari-Pollensa di Maiorca (Isole Baleari) col seguente orario:

Lunedì				*Martedì*		
partenza ...	ore	8 —	Roma..	arrivo	ore	12,55
arrivo	»	9,40	Cagliari	partenza ...	»	11,05
partenza ...	»	10,40	»	arrivo	»	10,15
arrivo	»	11,55	Pollensa	partenza ...	»	7 —

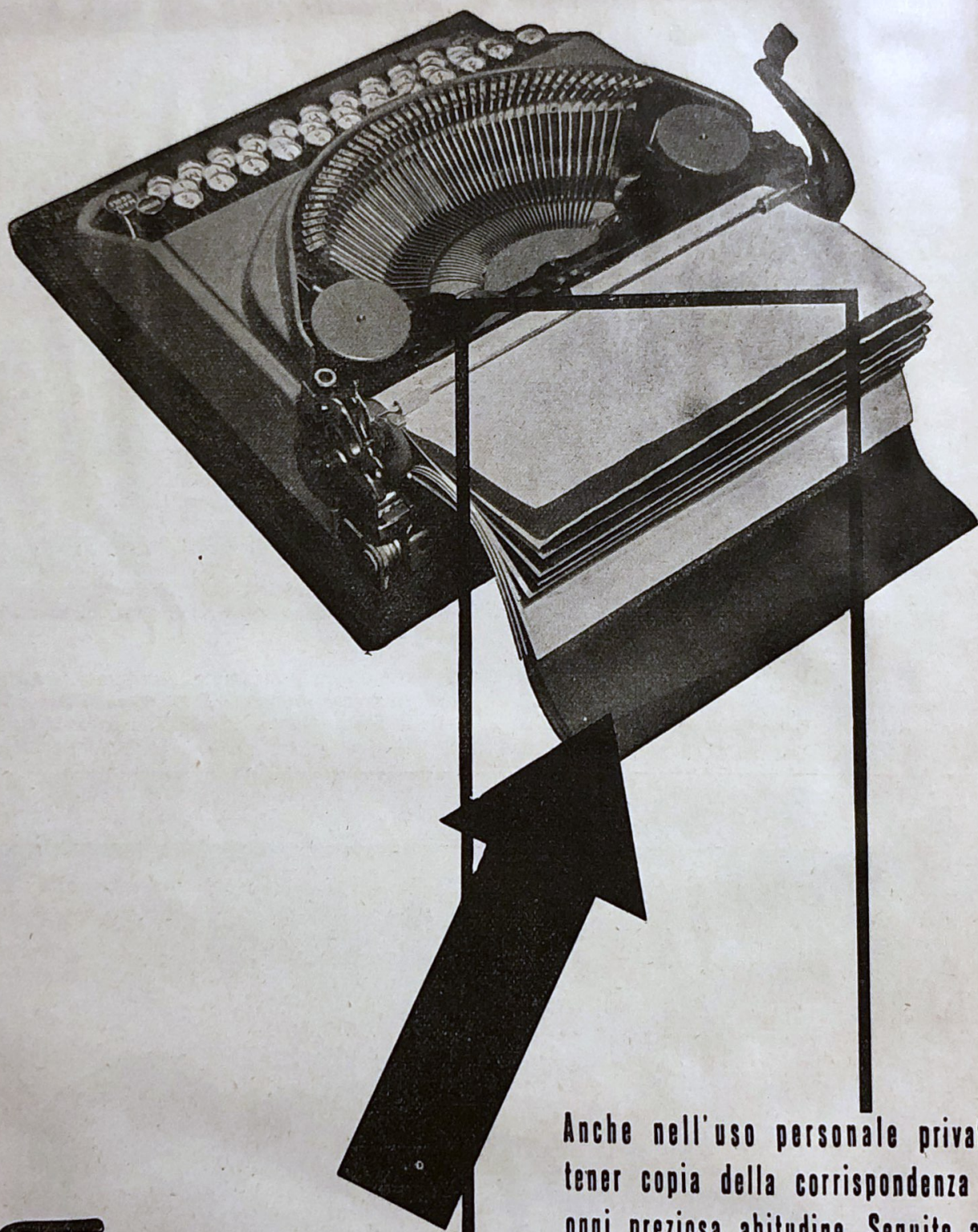
TRA I LIBRI

ALMANACCO ITALIANO 1937. – *Piccola enciclopedia popolare della vita pratica e Annuario diplomatico, economico, amministrativo e statistico.* – Prezzo L. 12. – *Ai Soci del T. C. I. per sole L. 7 franco di porto in Italia e Colonie.* – I Soci dell'estero dovranno aggiungere L. 3,50 per le spese di spedizione.

Tutti i Soci del T. C. I. possono ordinare direttamente alla Casa Editrice Bemporad di Firenze, via Cavour 20, l'*Almanacco Italiano 1937*, inviando vaglia di L. 7 e dichiarando la loro qualità di Soci.

Dove... Come... Quando? – Guida tascabile delle istituzioni caritatevoli e filantropiche e delle vie di Milano, con indicato, per ogni via, parrocchia, tram, gruppo rionale fascista, reparto sanitario, zona postale. – Edito a scopo benefico dalle Allieve della Carità di S. Vincenzo de' Paoli. Anno 1937-XV. Oltre 500 pagine in 32 elegantemente rilegate. « Dove... Come... Quando? – Via Ariberto, 10, Milano: L. 5.

La Pianta Topografica di Milano con l'elenco delle vie, corsi, viali, piazze. – Estratto dalla Guida di Milano e Provincia. Società Editrice Savallo, via C. Correnti 17, Milano 1936-XIV, pag. 252 con 143 quadri a colori.

MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE. – *Elenco degli edifici monumentali.* – XLII, Ascoli Piceno, Libreria dello Stato, Roma 1936-XIV, pag. 191: L. 5.

Tener copia
Anche nell'uso personale privato tener copia della corrispondenza è oggi preziosa abitudine. Seguite anche voi i tempi e scrivete con la
OLIVETTI PORTATILE
nitida elegante robusta
ING. C. OLIVETTI & C. S. A. - IVREA

MINISTERO DELLE COLONIE - UFFICIO STUDI E PROPAGANDA. – *Note economiche su la Dancalia Italiana Settentrionale* di Ugo Bolsi, estratto dalla « Rassegna Economica delle Colonie »; fasc. N. 1-2, 1936-XIV, pag. 26: L. 1,50.

PAOLO LIOY. – *Storia naturale in campagna.* – Treves, Milano, pag. 369: L. 12.

R. VILLANI – *L'esercizio della caccia alle specie nobili.* – Vol. III, edito per cura delle Associazioni Provinciali Cacciatori di Bolzano, Fiume, Gorizia, Pola, Trento e Trieste, Gorizia 1936-XIV, pag. 281, con 159 illustrazioni.

SALVATORE CARNEVALE. – *La Msellata.* – P. Maggi, Tripoli 1935-XIII, pag. 30, molte illustrazioni.

H. A. L. FISHER – *Storia d'Europa.* – Vol. I: *Storia antica e medievale* nella « Collezione Storica », Giuseppe Laterza, Bari 1936-XIV, pag. 438: L. 40.

BRUNO ROMANELLI. – *L'azienda e l'organizzazione corporativa.* – Forni A., Napoli 1936-XIV, pag. 16.

MARCELLO ORANO. – *La lingua somala parlata nella Somalia Settentrionale, nell'Ogaden e nel Benadir.* – Casa Editrice Mediterranea, Roma 1936-XIV, pag. 182: L. 12.

ALBERTO BOTARELLI. – *Le Colonie d'Italia* (1861-1935). – Carabba G., Lanciano 1936-XIV, pag. 263, 6 carte geografiche: L. 10.

ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA R. MARINA. – *Effemeridi astronomiche ad uso dei naviganti per l'anno 1937.* – Ist. Idrografico della R. Marina, Genova 1936-XIV, pag. 225: L. 12.

Nuovissima pianta di Roma con indice alfabetico di tutti i nomi e riferimento ai quadrati della pianta, scala 1:10.000. – Ediz. 1935-XIII. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo.

MINISTERO DELLA EDUCAZIONE NAZIONALE - ELENA ROMANO TERSA. – *Il Museo « Duca di Martina » nella Villa « La Floridiana » di Napoli,* pag. 88, 90 ill.: L. 4,50. – GIULIA SINIBALDI. – *Il Museo di S. Marco in Firenze,* pag. 76, 86 ill.: L. 4,50. – UGO PROCACCI. – *La R. Galleria dell'Accademia di Firenze,* pag. 100, 80 ill.: L. 4,50. – AMEDEO MAIURI. – *Ercolano,* pag. 114, 81 ill.,: L. 6; rispettivamente N. 50, 51, 52 e 53 della serie « Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia ». – Libreria dello Stato, Roma 1936-XIV.

BIAGIO PACE. – *Tembien.* – Ricciardi, Napoli 1936-XIV, pag. 199, ill.: L. 10.

Handbuch für Donaureisen 1936. – Verlag Payer e Co. Vienna 1936, pag. 337, 1 carta.

TOURING CLUB DE BELGIQUE. – *Carte routière de la Belgique au 200.000e.* – In 3 fogli, T. C. de Belgique, Bruxelles 1936-XIV, franchi 9 ciascun foglio.

BENEDETTO GIACALONE. – *Americana.* – Libreria M. Bozzi, Genova 1936-XIV, pag. 199, 11 ill. e 1 cartina: L. 15.

IVANOE BONOMI. – *Mazzini triumviro della Repubblica Romana.* – G. Einaudi, Torino 1936-XIV, pag. 302: L. 20.

CARLO MANZINI. – *Palestina terra di Cristo.* – « La Prora », Milano 1936-XIV, pag. 198: L. 8.

ADA PROVERA. – *Cenni storici sulla Libia.* – « La Prora », Milano, 1936-XIV, pag. 100: L. 6.

PINA BALLARIO. – *Come ho visto la Russia e altri Paesi del mondo.* – « La Prora », Milano 1936-XIV, pag. 377: L. 10.

MARIA BENZONI. – *Oriente Mediterraneo.* – « La Prora », Milano 1936-XIV, pag. 251, ill.: L. 10.

F. PESTELLINI. – *Il periplo africano in tempo di « sanzioni ».* – Bemporad, Firenze 1936-XIV, pag. 227, ill.: L. 10.

ANTONIO GIUSSANI. – *La riscossa dei Valtellinesi contro i Grigioni nel 1620.* – Cavalleri, Como 1935-XIV, pag. 406, alcune tavole fuori testo: L. 15.

FRANCESCO ROCCIOLO. – *L'abbigliamento attraverso i secoli,* Parte II, *Abbigliamento italiano dalla venuta di Gesù a tutto il Medio-Evo.* – F.lli Puglisi, Ragusa 1936-XIV, pag. 72, 201 ill.: L. 11.

UFFICIO STORICO DELLA R. MARINA. – *La Marina Italiana nella grande guerra,* vol. II: *L'Intervento dell'Italia a fianco dell'Intesa e la lotta in Adriatico.* – Vallecchi, Firenze 1936-XIV, pag. 631, numerosi schizzi e appendici: L. 15; per i Soci del T.C.I., come per i militari delle Forze Armate, L. 10, facendone richiesta con vaglia intestato al Capo dell'Ufficio Storico della R. Marina, Ministero della Marina, Roma.

IGNAZIO MARIA SARACENO. – *Pan numen inest.* – Arti Grafiche Russo, Caserta 1936-XIV, pag. 50.

REALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA. – *Nozioni Fondamentali per l'Automobilista.* – Pag. 195, con 147 illustrazioni, 4 tavole di cui 2 a colori. R.A.C.I., 1936-XIV: L. 5.

BERNHARD BERENSON. – *I pittori italiani del Rinascimento,* pag. 275, 208 tavole: L. 40; *Pitture italiane del Rinascimento* (catalogo dei principali Artisti e delle loro opere con un indice dei luoghi), pag. 608: L. 40 Hoepli, Milano 1936-XIV.

LUCHINO DAL VERME. – *La guerra anglo-boera: l'Italia nella lotta contro i Dervisci.* – A cura di Riccardo Truffi, Ediz. Roma 1936-XIV, pag. 319: L. 12.

EDOARDO SCARFOGLIO. – *Abissinia (1888-1896).* – Vol. I, studi di « Tartarin » durante la prima campagna d'Africa, Ediz. Roma, Roma 1936-XIV, pag. 333: L. 15.

P. FRANCESCO MACCONO O. F. M. – *Il Santuario di N. S. di Belmonte presso Valperga.* – Tip. di Miglietta, Milano e C., Casale Monferrato 1936-XIV, pag. 142, qualche illustrazione.

E. FABIETTI. – *Le esplorazioni polari artiche fino al sec. XX.* – Paravia, Torino, pag. 298, qualche illustrazione: L. 9.

VALFREDO VIZZOTTO. – *Rinascimento Toscano.* – Casa Editrice A. Campus, Milano 1936-XIV, 60 tavole-rilievi: L. 45.

Statistica dei Soci al 31 Ottobre 1936-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 ottobre 1936		N. 177 701
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1936 alla stessa data		» 34 946
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1935	N. 237 974	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 31 ottobre 1936	» 6 323	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 ottobre 1936 . .	» 11 455	
		» 255 752
Totale Soci . . .		N. 468 399

Architettura classica: i Pelasgi, gli Etruschi, i Greci, i Romani. – Vol. 132 della serie « Biblioteca del Popolo », Sonzogno, Milano 1936-XIV, pag. 64: centesimi 80 il volumetto.

CONFEDERAZIONE FASCISTA DEI COMMERCIANTI. – *Etiopia Italiana – Aspetti economici dell'A. O. I.* – Edizioni della Rivista « Commercio », Roma 1936-XIV, pagine 220: L. 10.

INDICE GENERALE DELL'ANNO 1936

L'attività del Touring.

Impero - Colonie - Possedimenti.

Attraverso l'Italia

Illustrazione di regioni e località.

Edifici monumentali - Musei - Arte - Scavi.

Storia - Folclore - Varie.

Turismo - Industrie turistiche - Trasporti - Urbanesimo.

Agricoltura.

La conquista dell'Impero.

Carta dell'Africa Orientale Italiana.

Vita del Touring.

Autori.

Sconti ai Soci del T. C. I. per l'abbonamento a Riviste e Giornali (1)

QUOTIDIANI

	prezzo norm. d'abb.	sconto per i Soci%	prezzo per i Soci
Milano:			
La Gazzetta dello Sport, via Galileo Galilei, 5 bis	52 —	5	49.40
Trieste:			
Il Piccolo, via Silvio Pellico, 6	52 —	10	46.80
Il Piccolo della Sera, idem	52 —	10	46.80
Le Ultime Notizie, idem	52 —	10	46.80

PERIODICI

	prezzo norm. d'abb.	sconto per i Soci%	prezzo per i Soci
Avellino:			
Corriere dell'Irpinia, via Trinità, 53	10 —	10	9 —
Casale Monferrato:			
Italia Vinicola e Agraria	25 —	10	22.50
Catania:			
Archivio per la raccolta e lo studio delle tradizioni popolari italiane, via Vittorio Emanuele, 333	60 —	10	54 —
Firenze:			
L'Universo (Istituto Geografico Militare), via Battisti, 8	50 —	20	40 —
Il Progresso Vinicolo, via delle Farine 2 p. p.	12.30	20	10 —
Bollettino Giornaliero della Vendemmia, idem	80 —	20	64 —
Genova:			
Lo Scolaro, vico S. Matteo 12	12.30	10	11.10
Rivista Filatelica d'Italia via XX Settembre, 139	12.50	20	10 —
I Francobolli d'Italia, idem	15 —	10	13.50
Gleno (Trento):			
Archivio per l'Alto Adige	40 —	25	30 —
Milano:			
Natura, via Mantegna, 6	80 —	25	60 —
Il Corriere delle Maestre, via Stelvio, 22	26.50	10	23.85
La Voce delle Maestre d'Asilo, idem	20 —	10	18 —
La Domenica Sportiva, via Galileo Galilei, 5 bis	25 —	5	23.75
Gazzetta della Domenica, idem	10 —	5	9.50
La Maglieria, via Hayez, 5	40 —	5	38 —
A. B. C. e Camiceria, idem	20 —	5	19 —
Mode Nuove, idem	20 —	5	19 —
Bambini, idem	9 —	5	8.55
Tinctoria, idem	40 —	5	38 —
Moda Italiana, idem	8 —	5	7.60
Textilia, idem	40 —	5	38 —
Vernici, idem	40 —	5	38 —
Saponi, idem	30 —	5	28.50
Maglieria Moderna, idem	4 —	5	3.80
L'Idea Naturista, idem	12 —	5	11.40
Il Commercio Tessile, idem	25 —	5	23.75
Il Grillo del Focolare, via Lazzaretto, 16	24 —	15	20.40
La Parola e il Libro, piazza Missori, 9	12 —	10	10.80
Secolo Illustrato, piazza C. Erba, 6	20 —	5	19 —
Bertoldo, idem	25 —	5	23.75
Novella, idem	20 —	5	19 —
La Donna, idem	48 —	5	45.60
Piccola, idem	18 —	5	17.10
Cinema Illustrazione, idem	20 —	5	19 —
Lei, idem	20 —	5	19 —

PERIODICI

	prezzo norm. d'abb.	sconto per i Soci%	prezzo per i Soci
Milano:			
Scenario, piazza C. Erba, 6	43 —	5	45.60
La Ricerca Psichica, via Monforte, 4	20 —	10	18 —
Illustrazione Coloniale, viale S. Michele del Carso, 10	50 —	20	40 —
Il Ricamo (Casa Editrice Sonzogno, via Pasquirolo, 14)	10.50	5	9.50
Giornale dei Viaggi, idem	14 —	5	13.30
La Radio e Scienza per Tutti, idem	22 —	5	20.90
Romantica Economica, idem	22 —	5	20.90
Il Romanzo d'Avventure, idem	11 —	5	10.45
La Novità, idem	23 —	5	21.90
La Biancheria Elegante, idem	23 —	5	21.90
La Moda dei Bambini, idem	23 —	5	21.90
La Moda Illustrata, idem	47 —	5	44.80
Gran Moda, idem	11 —	5	10.45
Romanziere Illustrato, idem	22 —	5	20.90
Rivista delle Famiglie, idem	12 —	5	11.40
Ultima Voga, idem	8.50	5	8.10
Gazzetta Enigmistica (Casa Editr. Verri, Casella Postale 924)	20 —	15	17 —
Napoli:			
Rassegna Internazionale di Clinica e Terapia, S. Felice a Piazza Dante, 18	50 —	20	40 —
Perugia:			
Corriere dei Ceramisti, via Mazzini, 6	36 —	10	32.40
Pistoia:			
Il Corriere Pistoiese, piazza San Lorenzo, 6	10 —	20	8 —
Roma:			
Echi e Commenti, via Po, 58	250 —	10	225 —
Rivista Marittima, Ministero della Marina	50 —	15	42.50
Rivista di Cultura Marinara, idem	18 —	15	15.30
Tutto, via Vittoria Colonna, 39	25 —	10	22.50
Gran Mondo, idem	40 —	10	36 —
Rivista Doganale, piazza Montecitorio, 115	40 —	25	30 —
L'Italia che scrive, via del Campidoglio, 5	20 —	14	17.50
Rivista di Agricoltura, via R. Grazioli Lante, 16	18.30	20	15 —
Rivista di Politica Economica, via Margutta, 61	50 —	10	45 —
Bollettino di Notizie Economiche, idem	50 —	10	45 —
L'Organizzazione Industriale, idem	20 —	10	18 —
L'Assistenza Sociale nell'Industria, idem	20 —	10	18 —
Massimario di Giurisprudenza del Lavoro, idem	40 —	10	36 —
Il Tifone, via Due Macelli, 12	15 —	10	13.50
Nuova Antologia, via del Collegio Romano, 10	100 —	10	90 —
L'Azione Coloniale, via Regina Elena, 86	15 —	13	13 —
Giovanissima, via di Monte del Gallo, 26	50 —	10	45 —
Supremazia, via dei Pontefici, 11	10 —	50	5 —
Cerevisia, via A. Bosio, 2	40 —	15	34 —
Lumen, via Napoli, 51	30 —	10	27 —
Torino:			
L'Arte, via Nazione, 28	100 —	10	90 —
Il Venerdì della Contessa, Casella Postale 190	25 —	20	20 —
Radio Corriere, via Arsenale 21 (per gli abbonati alle Radioaudizioni)	25 —	5	23.75
Idem (per i non abbonati alle Radioaudizioni)	30 —	5	28.50

(1) Nell'inviare l'importo alle rispettive Amministrazioni, menzionare la qualità di Socio del T. C. I. ed indicare il numero della Tessera.

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCIC ... 2,50